

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA LIGEI NAVALE ROMÂNE PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 9-10

Iulie-August

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroavlație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dărilor spre
marea largă...”*

(N. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Bricul Micca</i>	Jean Bart
<i>Marea noastră</i>	Dr. Antipa
<i>Evoluția construcțiilor de vase comerciale</i>	M. Gheorghe
<i>Marea factor de regenerare</i>	Dr. Slobozeanu
<i>Bătăle de mare</i>	Dr. Rubescu
<i>Invația a inofa</i>	Paul Delfino
<i>Răul de mare</i>	Moș de la Mare
<i>Ajutoarele în caz de inec</i>	Dr. Ionăcescu
<i>Gura Salinei</i>	R. N.
<i>Antonio Ruta</i>	Lt. Ghezzu
<i>Din Enciclopedia mării</i>	C. Buholtzer
Poezii { <i>Rugămintea</i>	Spring
<i>Crepusul la Tomis</i>	Ion Mădulescu
<i>Geamandura</i>	Ion Plutașu
<i>Sirena neagră</i>	Jean Bart
Cronica: <i>Turismul pe apă; Iachet Club. Snagov; Activitatea iachet clubului R. Constanța; Iachetul Camargo; Barca Sofia; Incendiu la bord; Sanatoriul C. T. C.</i>	
Pe marginea cărților: <i>Glasul apelor Vânt, valuri, stuf.</i>	
Informații; Nouăți; Piața; Poștă; Jocuri.	

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
 Redactorul . . . Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
 Secretarul . . . Cpt. ȘTUBEI D.
 Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, întreprinderi, agenții	Lei 800
Pentru școli, căzărni	400
Pentru particulari	300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari interiori de porturi și pescării	150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
 Telefon 367/98
 BUCUERȘTI



BRIKUL „MIRCEA”

NAVA-SCOALĂ

„Mircea” a împlinit 50 de ani.

Pentru Marina noastră, lipsită de o veche tradiție, jumătate de secol pentru o navă în serviciu de școală navală, este o vîrstă destul de respectabilă.

Dintre toate navele noastre, de sigur Mircea a avut cel mai însemnat rol în epoca de renaștere a Marinei Românești. El a fost leagănul în care au crescut aproape 50 de promoții, formând primele cadre de marinari români.

Ca să ne dăm seamă de rostul creației acestei nave-școală, trebuie să ne întoarcem cu mintea mult în urmă ca să cercetăm care a fost rolul neamului nostru, în cursul veacurilor, pe scena navală a orientului european?

ROMÂNII LA MARE

Începuturile Marinei Românești trebuiesc căutate cu mult în urmă, în negura vremurilor, pe când navigația se confunda cu pirateria.

Populația băștinașă, cu rădăcini adânci înfipte în malurile Dunărei și ale Mării Negre, a umblat de sigur pe apă. Și amestecată cu diversele seminții venite dela Nord, ca Pecenegii, Cumanii, prădau cu vasele lor ușoare litoralul, în sus până la gurile Niprului și în jos până la gura Bosforului, ajungând până sub zidurile Bizanțului. Acești primitivi marinari tăiară calea lui Svetoslav dela Kiev spre Tarigrad.

Începuturile Marinei noastre trebuiesc căutate înainte de descălicare, în strănsele legături comerciale pe care le aveam cu Venețienii, Genovezii și Pizanii, stăpânitorii căilor mondiale, în evul mediu, între Orient și Occident.

Dacă s'ar răscoli și azi mai adânc în arhivele vechilor cetăți italiene s'ar descoperi hrisoave, care ar lumina epoca întunecată a începuturilor marinei noastre.

În baladele și cântecele literaturii populare sunt amintite isprăvile străbunilor noștri marinari pirați. Tot despre ei vorbesc cronicile călugărului Nestor și a lui Constantin Porfirogenitul, precum și vechea Diplomă Bărlădeană.

În scrieri străine găsim date asupra navelor românești, de pe vremea lui Mircea și Vlad Țepeș: vasele noastre

ușoare pilotau și serveau expedițiile cruciate cari urmau calea fluvială. Sunt cunoscute: faimosul *Statuto-Nautico* a Dogelui Veneției, Antonio Tiepolo și Tratatul de comerț între Anglia și Moldova sub Petre Șchiopul.

Că navele moldovenești ieșeau prin strămtori în Mediterană, o dovedesc rămășițele farului ridicat de Ștefan



Mircea cu marele pavon și oamii la posturile de salut.

cel Mare la mănăstirea Zografu, dela Sfântul Munte Atos.

Se cunosc cauzele cari au ruinat cetățile italiene, strămutând centrul de gravitate a comerțului mondial din Mediterana în Atlantic;

a) Descoperirea drumului la India pe la Capul de Bună Speranță ;

b) Descoperirea Americii ;

c) Așezarea Turcilor în Europa.

Prin căderea cetăților Kilia și Cetatea Albă în mâinile Turcilor, zice marele Bălcescu, se îngroapă viitorul naval al Moldovei. Blocul islamic așezat între valea Gangelui și valea Dunărei, transformă marea Neagră în *lac otoman*, iar Dunărea în râul împărătesc al Sublimei Porți.

Patru secole ne-a îndepărtat vitregia timpurilor de căile apelor. Eram însă datori să îndestulăm cu produsele solului piața Stambulului, să dăm bir, lemn de construcții navale, maiștri și marinari. Târziu, când începe să apună semiluna, ni se dă dreptul și nouă de a naviga cu *galioane* armate.

Nava de tip moldovenesc se numea *Pânzar*. Cea de tip munteșesc : *Caic domnesc*.



Mircea în furtună din 1888.

Se institue un bir al *șeicelor*. Strălucitul *Hategerif* al Porței, căpătat prin stăruința marelui român Enăchiță Văcărescu, ne îngăduie a naviga cu *holozane, caice, șeici*... privilegiu ce din vremi bătrâne, de mulți ani, l-au fost pierdut fara aceasta...

Rusia, urmând testamentul lui Petru cel Mare, atrasă de mirajul *Tagigradului*, face un pas înainte punând mâna pe gurile Dunărei.

Anglia are nevoie să aducă grâu din valea Dunărei. Urmează războiul de Crimeia. Rusia este scoasă dela Dunăre. Se alcătuește Comisia Europeană a Dunărei, stabilind libertatea navigației pe acest fluviu declarat internațional.

Porturile noastre se deschid : prin ele iesă grâu și intră aur.

Renașterea Marinei Românești începe. Pe apele Dunărei și ale mării flutură iarăși steagurile capului de zimbru al Moldovei și vulturul Munteniei. Forțele navale ale celor două principate, după unire, se organizează într'un singur corp : *Flotila Română*.

Austria tindea să aibă monopolul și supremația navigației pe Dunăre. România se opune : nu se prezintă în

Conferința dela Londra, și proiectul de poliție a navigației pe fluviu, rămâne literă moartă.

Unul din pretextele ridicate de politica austriacă era că România nu are nave de poliție și nici personal pregătit.

Desvoltarea Marinei noastre era o necesitate politică și națională.

Marii bărbați de stat de pe acea vreme au înțeles : Ion Brătianu, Mihail Gogălniceanu, au comandat o serie de bastimente în străinătate, au trimis un număr de tineri marinari în școala navală franceză dela Brest și în cea italiană dela Livorno.

NAVA-ȘCOALA BRIKUL „MIRCEA”

Pentru ucenicie în aspra meserie a mării era și la noi nevoie de o școală plutitoare. În anul 1882 s'a comandat la un șantier naval englez, o navă-școală, care a fost botezată cu numele de „Mircea”, de către Ion Ghica, ministrul României la Londra.

Ion Ghica, beiu de Samos, iubea marea, trăise în lumea diplomatică, în cercul marinarilor de pe bastimentele staționare la Constantinopol ; urmări cu toată inima construcția lui „Mircea”.

În corespondența rămasă dela regretatul Amiral Ureanu, primul comandant al lui Mircea, s'a găsit o scrisoare dela Ion Ghica :

„Cumetre dragă, am urmărit cu harța și cu gândul falnicul pavilion al lui „Mircea”.

„Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui Mircea pe marea cea mai periculoasă, să fie de bun augur și să deschidă României o eră de acțiune asupra mărilor. Urez „tinerilor Argonauți de sub direcția și conducerea voastră, un viitor glorios”.

Ion Ghica avusese o mână fericită. Șantierul englez realizase o rară construcție navală, de o splendidă reușită.

Mircea este o corabie cu pânze, tipul de navă numit *brik*, cu velatura completă.

Deplasament 360 tone. O mică mașină pentru manevra în porturi. Viteză maximă e de 13 mile pe oră. Un echipaj de 100 marinari, majoritate copii din școala de marină și ofițeri tineri.

O mică navă de lemn cu pânze : dar ce rar se mai poate întâlni azi pe căile mării, printre feluritele bastimente, între tipuri monstruoase de mașini flotante, o asemenea navă cochetă, un *voalier* cu forme rotunde și elegante, având o velatură măreață, armonică și perfect echilibrată !

În orice port ancora Mircea, în numeroasele sale călătorii, atrăgea atenția și admirația marinarilor de rasă prin originalitatea și finețea formelor sale.

La serbările columbiene dela Geneva, unde o barcă a lui Mircea a câștigat premiul întâi la cursele de întrecere dintre toate marile militare din lume, un englez, cu-

noșcător, ceru voe să desmneze formele acestui rar tip de navă.

La serbările navale dela Kiel, pentru deschiderea canalului dintre marea Nordului și marea Baltică, la care Mircea a luat parte făcând înconjurul Europei, toți cunoșcătorii se opreau cu admirație în fața acestei nave-școală, care apărea cu pânzele albe, ca o lebădă grațioasă. În mijlocul greoaelor escadre de mastodonți curasati

ȘCOALA ÎNTRE CELE DOUA INFINITE.

Dacă în cursul existenței lui Mircea, aproape jumătate de secol, mulți marinari s'a stins, toți au îmbătrânit, numai Mircea a rămas același, frumos, falnic, și, minune, întinerit parcă.

Înainte de războiu aflară cu regret că i-a sosit sfârșitul și bătrânului Mircea. Vasul a fost dezarmat, scos la reformă. Fără pânze, fără manevre, despoiat, corpul lui slujise ca simplu ponton în convoiul de provizii, la Kilia, pe timpul războiului.

După câțiva ani tot arsenalul marinei s'a minunat constatând că fundul lui Mircea era în perfectă stare. Lemnul se petrificase. Fundul lui Mircea se făcuse abanos. Intră în reparație. Ii se schimbă câteva coaste, puntea, o nouă arboradă și velatură. Mircea se reface. Întinereste. Ca pasărea Fenix renaște din cenușă.

Bătrânul întinerit pornește iar la drum pe căile mării, pelegin neobosit, ocrotind sub aripile lui de pânză, noua generație de marinari români.

Ani de-a rândul, în fiecare vară, Mircea făcea câte-o călătorie de studii și practică navală, cu școala copiilor de marină și cu ofițerii tineri.

Dar navigația cu pânze se deosebește de cea cu aburi pe care ne-am deprins s'o vedem la pacheboturile noastre rapide și elegante. Distanțe parcurse azi în câteva ore, noi, cu Mircea le făceam adesea în câteva zile, când vântul nu sufla în pânze, sau când sufla împotriva și navigam în volte.

Timpu pentru noi nu compta. Navigam ca să navigăm. Făceam artă pentru artă. Cu toate greutateile, această navigație primitivă, cu pânze, te face să înțelegi adevărata poezie a mării. Vasele de războiu în general prea puțin navigă. Mircea însă a navigat foarte mult. A scotocit în fiecare an cu deamănuntul întreg Orientul. A urmărit coastele, cu golfuri și capuri, a intrat printre insulele Arhipelagului, a atins toate porturile din marea Neagră și din Mediterană. A urmat în Atlantic tot țărmul Europei, mergând până în Scandinavia. Mircea n'a fost niciodată un bastiment de războiu, un vas de luptă, a fost și a rămas întotdeauna nava-școală. Dar nu o școală fixă, ancorată și prionită la țărm. Era o școală vie, în plin aer, în sânul mării, în mișcare, o școală vagabondă în care ochii azeri și curioșii ai tinereții vedeau în natură ceea ce învățase în cărți.

Cutrecerând mări și țări, văzând felurite locuri, oameni

și lucruri, marinarul învăța să cunoască lumea, și n'apăsările sale observă și compară țara lui cu celelalte.

"E om umblat, că știe multe" — zice cu admirație, în graiul său poporul.

Puntea lui Mircea ne-a fost cea mai folositoare școală. Acolo, zile și nopți în gol, izolați de restul lumii, între cer și apă, am învățat să observăm, să citim în marea carte a naturii ce ni-o deschidea în fața ochilor și a minții orizontul mării.

Era o viață sănătoasă, întăritoare. Ne umplam plămânii cu oxigenul aerului salin din larg; ne făceam mușchi de crîșă și ne oțeleam calitățile sufletești: curajul, voința tenacitatea, disciplina, adevăratele virtuți bărbătești ale omului care dă piept cu primejdia, neîncetat în lupta cu natura. Căci marinarul, trăind între cele 2 infinite, întrunește în caracterul său trei suflete: soldat, călugăr și poet. Inima lui este veșnic arsă de doruri nepotolite. Pe mare îi e dor de casă, de familie, de iubita părăsită; pe uscat îl chinuiește dorul de ducă, îl atrage marea înșelătoare și etern misterioasă.



În colacul de salvare.

În larg pierzi noțiunea timpului. Ziua și noaptea sunt împărțite în *quarturi*, câte 4 ore de serviciu. Într-o zi te lupți încordat cu furtuna, văzând moartea cu ochii. A doua zi uși totul. Pe oglinda mării calme, sub bolta cerului albastru răzi, cânti, glumești în plină voieșie...

Câtă viață, câtă lume, figuri, caractere și tipuri felurite, s'au perindat, în cursul anilor, pe nava aceasta istorică, și poate legendară odată într'un viitor îndepărtat.

Bătrâna navă-școală, care a dat țării pregătiți atâția conducători în epoca renașterii marinei noastre, are încă un mare merit care-i dă dreptul la respectul și recunoștința posterității.

Nava aceasta, o parcelă deslipită din trupul țării, a fost ani de-a rândul cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate. Mircea a purtat pentru întâia oară falnic, la vârful catargului, flamura românească fluturând pe căile mării, prin toate porturile Europei. El a făcut întâi cunoscut lumii, pe apă, țara și marina ei. A fost un simbol. O afirmare a suveranității noastre pe apă — *Mircea era România*.

JEAN BART

MAREA NOASTRĂ*)

de Dr. ANTIPA

Ideea de a mă ocupa de studiul Mării Negre și de fauna ei a încolțit în mintea mea încă de pe timpul când eram student în laboratorul de zoologie al neuitatului meu profesor Ernest Haeckel la Universitatea din Iena. În acest laborator — deși situat într-un oraș din mijlocul continentului — se găsea unul din cele mai mari centre internaționale pentru organizarea cercetărilor Biologiei marine. Haeckel era unul din întemeietorii Bio-Oceanografiei științifice. După ce explorase faunele din toate mările europene, el a făcut o serie de îndelungate călătorii de studiu în insulele Canare, la Cellan, Moluace etc., iar bogatele colecții ce le recoltase formau obiectul studiilor noastre în laboratorul său. El a fost unul din principalii colaboratori în prelucrarea materialului biologic adus de expediția engleză „Challenger”. Cele patru Monografii asupra Radiolarilor, Meduzelor, Siphonophorilor etc., apărute în publicațiile acestei expediții sunt adevărate lucrări monumentale.

În jurul lui Haeckel era însă și o întreagă pleiadă de învățați și exploratori ai mărilor lumii.

Toți aceștia și mulți alți mari învățați din toate țările — între care somități ca fizicianul Abbe, botanistul Stahl, fiziologii Biedermann, Preyer, Verworn, anatomii Farbringer, Bardeleben, Braus, Klatich, Maurer, geograful Fr. Regel, etc., etc. — alcătuiau mediul științific pentru biologia marină din Iena, mediu în care am avut și eu fericirea să trăiesc în cel mai intim contact timp de șapte ani și să mă pregătesc pentru activitatea ce aveam a o desfășura în viață. Nu este dar de mirare că acest mediu științific special a putut exercita și asupra alcătuirii programului studiilor mele în viitor o influență decisivă, hotărându-mă să mă pregătesc pentru studiul biologiei acelei Mări care udă coastele patriei mele.

Tocmai din această cauză toate vacanțele mele universitare mi le-am petrecut lucrând în principalele laboratorii ale stațiunilor biologice de pe coastele Mărilor europene. În Iarna 1885-1889 am lucrat șase luni în stațiunea zoologică rusă dela Ville Franche a/M și așa am intrat iarăși într-un extrem de interesant centru de biologie marină. Era marele zoolog Charles Vogt de la Geneva cu elevii săi Inquet, Weber, Bujor și Wanda Sztawinska, englezul Bolles Ley, americanul Henry B. Du Plessis, etc. și profesorul rus Korotneff care m'a pus de atunci încă în curent cu multe probleme științifice ale Mării Negre. Aici am avut ocazia să cunosc mai de aproape și cercetările regretatului Prinț Albert de Monaco, care, cu vasele sale „Princesse Alice” și „Hirondelle”, explorase toate mările și făcuse vestitele sale cercetări. El se ocupa de atunci cu gândul construirii Muzeului său oceanografic și aquariului dela Monaco, care astăzi sunt la Riviéră. Charles Vogt era chemat foarte des la el pentru a fi consultat în această privință.

Fiindcă amintesc de Principele Albert de Monaco se cuvine să mai relev, pentru memoria lui, că acest regent al unui neînsemnat principat, despre care lumea credea că speculează pasiunea oamenilor pentru jocul de noroc, era de fapt un mare om de știință și idealist. Văzând mizeria în care trăiau locuitorii din principatul său, el a avut ideea creerii la Monte Carlo a unui Casino cu jocuri de noroc, care să atragă străini și să dea posibilități de trai supușilor săi. Concesionarii acestei bănci erau obligați să dea sume mari Statului Monaco, din care se plăcea și lista civilă a Șefului Statului. Principele Albert nu a întrebuințat însă niciodată aceste sume pentru nevoile sale personale, ci a creat cu ele un fond special din care a organizat numeroasele sale expediții oceanografice, a construit vapoarele, Muzeul și aquariul dela Monaco și a înființat apoi și cunoscutul „Institut Oceanographique” din Paris, pe care l-a înzestrat cu fondurile necesare pentru întreținerea sa perpetuă.

Tot la Ville Franche am cunoscut de aproape — locuiam doar și mâncam cu toți împreună — pe un alt om celebru. Era profesorul

Würzburg, care a scris cel mai bun studiu asupra oecologiei animalelor „Die Naturalischen Existenzbedingungen der Tiere”, și care petrecuse șapte ani pentru studii de biologie marină în insulele Filipine. Intorcându-se spre Europa, vaporul pe care călătorea a făcut naufragiu și el a fost salvat în insulele Caroline. Aici a fost însă prins de indigeni și condamnat la moarte. Numai o întâmplare fericită — ajutorul ce i-a dat la construirea unor baricade într-o luptă dintre două triburi — a făcut ca indigenii să-l considere ca un om mare și nu numai să-l lerte, dar chiar să-l facă regele lor. A stat astfel aici un an ca rege și trecând un vapor pe acolo a putut să fugă spre a se reîntoarce în Europa.

Cele șase luni petrecute în laboratorul d-lui Ville Franche a/M și astfel în compania zălăchă a unor personalități atât de marcante, au fost decisive pentru felul cercetărilor științifice cărora mi-am consacrat viața.

Dacă dorința de a mă ocupa de fauna Mării Negre a încolțit în sufletul meu încă dela începutul studiilor academice, adevăratele probleme biologice și oceanografice ale acestei Mări nu le-am cunoscut mai de aproape decât în 1891—1892 la Stațiunea Zoologică din



Muzeul Oceanografic din Monaco.

Neapole. În acest mare centru științific internațional de importanță unică, am avut ocazia de a trăi timp de un an în cel mai intim contact cu corifeii acestei științe din toate țările lumii, de a învăța dela ei probleme și metode și de a le experimenta apoi prin cercetări proprii cu mijloacele moderne de investigație ce mi se puneau la dispoziție. În bogata bibliotecă a acestei Stațiuni am găsit la-treaga bibliografie a chestiunii Mării Negre, așa că am fost în stare să-mi pun la punct starea cunoștințelor în care s'a ajuns și să mă pun în curent cu cercetările ce erau în curs. Mai mulți învățați ruși cari au luat parte activă la aceste cercetări se găseau atunci în stațiune și m-au pus în curent cu pehrile urmărite și metodele între-buinate.

*) D. Bucuș, distinsul colaborator al revistei noastre, mai norocos de cât noi, a isbutit să-i smulgă d-lui Doctor Antipa un foarte important articol care a apărut în excelența revistă „Boabe de Grâu”.

Pentru că autorul își începe articolul său științific despre Marea Neagră cu amintiri din școlile din Germania precum și din vremea petrecută pe bordul Crucșetorului Elisabeta, ne-am grăbit să reproducem părți din acest articol iară să îi avem vreme să cerem vocea autorului, nici revistei.

Într-un număr viitor vom reproduce părți din expunerea științifică făcută asupra Mării Negre.

Un adevărat părinte sfătuitor, care până la sfârșitul vieții nu a încetat de a mă îndruma în cercetările mele, am găsit aici în neuitatul Anton Dohrn, Directorul și proprietarul Stațiunii. Ceea ce a fost pentru mine Haeckel în viața de student, până am putut să-mi câștig oarecare independență de cugetare și de acțiune științifică, a fost apoi mare învățat și organizator în epoca în care îmi pregăteam proiectele de viitor și calea pe care să le realizez. Slaturile sale în rezolvarea problemelor și urmărirea lor, le-am urmat toată viața. Iar îndrumările practice ale ajutorului său Salvatore Lobianco, în metodele de explorarea Mării, m-au călăuzit în toate studiile mele. Contactul intim cu Marea și cu pescarii napolitani și îndelungatele călătorii ce le făceam cu ei la pescăriile lor de chefal, ton, etc., m-au deprins să apreciez și mai mult frumusețile acestei vieți de cercetător al naturii.

În una din zile, în vara anului 1892, când locuam în laborator, undă o serie de salve de tun în port, iar Lobianco intră în odaia mea și îmi spune că acestea sunt salaturile unui vapor de război românesc care a sosit în port. Fără să mai aștept un minut, am lăsat microscopul și preparatele pe masă și am plecat imediat în port, unde am văzut drapelul nostru fluturând pe cruciatorul român Elisabeta. Acesta mergea să reprezinte țara la serbările lui Cristofor Columb dela Genua și se opriase pe câteva zile în Neapole. Am sărit dar în prima barcă pe care am găsit-o și am pornit spre vapor. Cu bucurie când, eu, care nu fuseseam în țară de mulți ani, m'am trezit deodată, ca în povestea lui Mohamed, cu muntele — pe o bucată din teritoriul țării venit el în mine, și înconjurat de vreo sută de compatrioți marinari români. Comandantul, Colonelul Ilie Irimescu, și secundul său, Maiorul I. Comandă, bucurau surprinși și ei de a vedea un român, m-au îmbrățișat cu mare simpatie.

Le-am explicat ce fac eu la Neapole și i-am invitat să vină să vadă Stațiunea și aquariul ei, pe atunci cel mai frumos din lume. Timp de trei zile mi condus și explicat întregului echipaj împărțit în grupe, cât și corpului de ofițeri, aquariul din Neapole, făcându-i să se intereseze de viața pe care trăiesc în apa pe care navigă. Colegii mei dela Stațiune admirau și ei viața și inteligența soldaților noștri și se bucurau văzându-i cât de repede se împrietenisera cu napolitanii, cu cari se înțelegeau foarte ușor, spunând că „limba lor e o limbă românească stricată”.

Dacă în marinari am găsit calitățile atât de simpatice ale rasei noastre: veselie, blândete și inteligență, apoi în ofițerii dela bord am găsit un corp de elită, care putea face onoare marinei oricărei alte țări vechi în cultură. Mulți din ei erau foști elevi ai Școlii Navale Franceze dela Brest sau ai Școlii Navale italiene dela Livorno, dar toți fără excepție erau oameni veseli și expansivi la petrecere, și capabili și serioși la treabă. Pe vas domnea oen mai mare ordine și curățenie și între toți o frumoasă camaraderie, cu înclinarea specifică românească.

Explicațiile mele asupra oceanografiei și cercetărilor ce le făceam interesau pe toți ofițerii noștri, mai mult decât credeam, pe unii chiar i-au entuziasmat, spunând „așa studii strebue să se facă și la noi în Marea Neagră”. Cu ocazia vizitei lor la Stațiune, Lobianco dăruise fiecăruia din ei câte un borcnaș cu diferite animale marine conservate în alcool și mi-a fost o adevărată satisfacție văzându-i la bord cum le conservau în cabina lor ca pe niște adevărate relicvuri. Mi-am zis de atunci: „ce minunate elemente și ce mulți s'ar putea face cu entuziasmul și dorul lor de muncă!”. Aceasta mi-a dat curajul să-i pun la curent cu proiectele studiilor mele asupra Mării Negre și să-i întreb ce ajutor cred ei că ar fi putut avea în această privință din partea Marinei. Fără multă gândire, Comandantul Irimescu m'a sfătuit imediat să fac o cerere oficială Ministerului de Război ca pentru o campanie de călătorie din anul viitor a cruciatorului Elisabeta, să-lu imbarcat în cercul ofițerilor pentru a face studii asupra Mării Negre.

Acest sfat mi-a rămas în ureche și din acel moment nu am mai avut altă grijă decât de a mă prepara pentru o călătorie de studii

îndelungate pe Marea Neagră în anul viitor. Cu ajutorul lui Lobianco mi-am putut comanda la furnizorii săi unele de pescuit identice cu cele întrebunțate la Stațiune: Draga de fund Johannes Müller, plase pentru pescutul animalelor pelagice, plase pentru Plankton, etc., apoi am comandat în Germania areometre de precizie pentru determinat salinitatea, termometre de precizie, etc., și trusele de instrumente cu materiale necesare lucrului în laborator. O colecție bogată de animale conservate din Mediterana am luat-o cu mine pentru a-mi servi ca material de comparație.

În toamna anului 1892 am părăsit Stațiunea din Neapoli spre a mă reîntoarce în țară. De îndată ce am sosit m'am dus la bunul și neuitatul meu protector, Dimitrie Sturdza, și la miniștrii P. P. Carp și Take Ionescu spre a-i pune în curent cu planurile mele și a le cere sprijinul. Toți trei m-au întâmpinat cu multă bunăvoință.

Mai cu seamă însă am cerut o audiență Regelui spre a-l prezenta un memoriu „asupra nevoei introducerii unei pisciculturi raționale în apele României”. Bunul și marele nostru Rege, care era dinainte informat despre mine, atât dela profesorii mei din Iena și dela Anton Dohrn din Neapole — pe care îl cunoștea de aproape — precum și dela Dimitrie Sturdza, m'a invitat la dejun la Castelul Peleş și m'a ascultat cu o bunăvoință și îngăduință în care nici astăzi nu mă pot gândi fără să-mi vină lacrimile în ochi.



Cruciatorul „Elisabeta”.

Slaturile părintești, pe care mi le-a dat atunci acest mare Rege înzestrat cu o inimă bună de suflet, m-au călăuzit în toată viața mea și nu le voi uita și pentru restul ce mi-a mai rămas. În capul său chestiunea economică a pescăriilor ca ramură principală de avuție a țării era perfect studiată și formulată și nu aștepta decât omul cu pregătirea necesară ca să o poată organiza.

Când i-am vorbit despre planurile mele privitoare la Marea Neagră, mi-a răspuns că „viitorul este la Marea Neagră și acolo trebuie să ne afirmăm prin studii serioase”. Asupra cererii mele de a fi imbarcat pe vasul Elisabeta pentru studiul Mării Negre, a spus imediat lui Take Ionescu — care era și el invitat la dejun — să facă intervenția necesară la Ministerul de Război.

De îndată ce a venit primăvara anului 1893 am plecat la Galați spre a mă imbarca pe cruciatorul Elisabeta, care pornea în călătoria sa de nouă luni în toate apele Mării Negre. Comandantul vasului era Comandorul Ilie Irimescu — un adevărat „lup de mare” — om de ordine și disciplină și nelintrecut prin iscusința sa ca navigator, mai cu seamă pentru navigația cu pânze. Comandant secund era locotenentul Comandor Paul Popovici, om de știință desăvârșit, care

putea fi profesor de matematică la orice universitate și despre care în urmă cunoscutul Amiral german Barandon mi-a spus că: „acest ofițer ar putea ocupa locul de cinste și în cea mai mare marină din lume”. Din corpul de ofițeri al vasului făceau parte numai elemente de elită, cu o pregătire profesională superioară și cu preocupări culturale cu mult mai înaintate decât gradul pe care îl purtau. Eu am fost instalat în careul Comandantului în cabina medicului. În această societate am trăit, ducând viața de bord, ca bun camarad, timp de nouă luni, a căror amintire mi-a rămas neștersă.



Strângerea velelor.

Odată instalat, am căutat să mă organizez pentru cercetările mele și Comandantul vasului mi-a pus din belug toate mijloacele bordului la dispoziție: paravanele pentru sondajele și dragajele în adâncime, pentru sconterea apei cu butelia specială dela diferite adâncimi sau pentru pescutul pelagic, câr și pentru măsurarea curenților, etc. De bărcile bordului puteam deasemenea dispune oricând, iar ca marinari mi s-au ales câțiva cari erau pescari de meserie pentru a fi la dispoziția mea. Chiar fiind în cursele mari — câte aveam câte 14 zile de Mare în care nu ne era permis să intrăm într'un port — Comandantul micșora viteza sau chiar oprea vaporul oriunde pentru a face cercetările mele, ca măsurători de temperatură, densitate și salinitate, măsurători de curenți, analiza apei din adâncime, dragarea fundului până la aproximativ 100 metri adâncime, pescut pelagic, etc.

Prima parte a campaniei era hotărâtă pentru partea vestică a Mării Negre, având de bază coasta română, însă putându-se îndepărta în Mare până la orice distanță. Din nefericire, neavând nici un ajutor dela Stat, aparatele mele de cercetări, pe care cu greu mi le-am putut procura din propriile mijloace, nu erau aparatele de precizie, cerute de știința oceanografică modernă. Cercetările mele nu puteau avea, dar, de scop în această privință punerea la punct a marilor chestiuni oceanografice ale acestei Mări, ci mai mult numai o orientare asupra lor, întrucât ele pot avea o importanță directă asupra chestiunilor biologice, faunistice și biogeografice. Un studiu complet al fundului acestei Mări — măcar până la limita platoului

continental — și cartografierea sa, o măsurătoare sistematică a salinității și temperaturii apei dela diferitele adâncimi, o determinare a curenților și vitezei lor, analize fizice și chimice asupra naturii și cantității gazelor la diferite adâncimi, dragarea la adâncimi mai mari de 100 m. și altele asemănătoare, studii de precizie, nu le puteam executa cu unelajul meu. În schimb însă zilnic și pe tot parcursul am măsurat temperatura și densitatea apei dela suprafață calculând salinitatea ei, am observat și constatat curențele superficiale, am făcut sondajii de adâncimi, am dragat fundul cu draga Johannes Müller pe distanțe considerabile, și am făcut pescuit de animale pelagice și plancton. Pentru a-mi da seama în zona litorală de întinderea diferitelor feluri de funduri — lund nisipos, nisip cu scoici, nămol, pietris, etc. — sau de întinderea diferitelor feluri de vegetație ierburii marine ca *Zostera marină* și *Posidonia*, sau diferitele specii de alge verzi, roșii, brune sau calcaroase — pe lângă dragajele ce le făceam, oridecâteori se oprea vaporul și era Marea liniștită, mă urcam în gabia din vârful catargului mare dela provă și mă orientam asupra fundului. Cu modul acesta am putut explora suficient toată regiunea litorală între Odeșă și Varna.

Partea a doua a călătoriei avea de scop vizitarea principalelor porturi ale Mării Negre — în care ne opream câte 3-10 zile — cu obligația de a naviga după fiecare port câte un număr mare de zile în largul Mării. Am putut explora în acest mod — făcând zilnic dragaje, pescuit și măsurători de salinitate și temperatură — mai toată Marea și mai cu seamă în zona litorală din împrejurul ei.

Am stat un timp mai îndelungat în porturile Balic, Constantinopol, Iamboli, Sinope, Trebizonda, Yalta, Sevastopol și Odeșă. În fiecare din aceste localități am avut timp suficient de a merge cu barca sau cu șalupa la distanțe mai mari pentru a face dragaje și pescuit și am putut examina recoltele pescarilor spre a-mi da seama de aspectul faunei locale. Dela Constantinopol am mers și în insula Keşken situată în apropiere de coasta Anatoliei, unde trăiau — ca la Caliacra — o colonie din acele interesante locuri — *Monachus Albiventer* — care au mai rămas aci ca relievi ale unei vechi faune.

În Sevastopol am petrecut zece zile putând lucra acolo în laboratorul Stațiunii Zoologice a Academiei de Științe și a face excursii științifice pe Mare cu colegii ruși cari lucrau acolo. Directorul Stațiunii era atunci prietenul meu, profesorul Ostroumov, care luase parte cu doi ani înainte ca zoolog al expediției lui Spindler și Wranghel și m'a pus astfel în curent cu cercetările lor, ale căror rezultate de importanță fundamentală nu au fost publicate decât mult mai târziu. Din examinarea materialului recoltat de ei în cam-



Vasul școală francez «Jeanne d'Arc».

panile din 1890 și 1891 — expediția fiind înzestrată cu aparatele cele mai perfecționate și având la bord un întreg Stat Major de învățați din toate specialitățile, între cari cunoscutul geolog Androsov și chimistul Arsene Lebedintzev — am putut vedea enormele progrese ce le aducea în cunoașterea Mării Negre și privirile cu totul noi care se puneau acum pentru nouii cercetători.

În Odesa am stat deasemenea zece zile și am avut timp suficient să lucrez în laboratorul cunoscutului zoolog Salenski — pe care îl cunoaștem îndeaproape dela Stațiunea Zoologică din Neapole — cel cărui I se datorește un studiu clasic asupra Embriologiei lui *Aipenser ruthenus*. Aci am găsit numeroși colegi cari se ocupau cu studiul faunei Mării Negre. Cea mai interesantă cunoștință a fost însă himistul Arsene Lebedintzev care a fost himistul expediției lui Spindler și Wrangel și m'a pus la curent cu rezultatele privitoare la distribuția hidrogenului sulfurat în apele adânci ale Mării Negre și la distribuția temperaturii în diferitele ei pășuri pe care a constatat-o această expediție.

Pe coastele rusești au mai fost deosebit de importante și două drajaje ce le-am făcut, și anume: 1) În ziua de 14 August la *Bata del Calamita* lat. $40^{\circ}55'$ și long. $30^{\circ}42'$, la o adâncime de 95 m., la 17 mile depărtare de Capul Eupatoria, și 2) la 15 August, în golul *Perecop* lat. $45^{\circ}40'$ și long. $29^{\circ}35'$ la o adâncime de 36 m.

Aci draga m'a adus o cantitate mare de scoici învelită cu o pătură grosă de oxid de fier. Pe o distanță de mai mulți kilometri am găsit aceeași natură a fundului. Pentru un studiu mai amănunțit am trimis aceste scoici cunoscutului oceanograf Johannes Walter care a vrătat că au importanță cu totul specială.

Toamna târziu, cruciatorul Elisabeta s'a reîntors din nou la Constanța și a trebuit să părăsesc și eu bordul, despărându-mă cu multă părere de rău de Marea, care a format timp de nouă luni încheiate obiectul cercetărilor mele, și de acei admirabili țevărăși de călătorie — ofițeri și marinari — cărora le-am purtat cea mai bună amintire și cea mai sinceră recunoștință.

O serie de alte călătorii în anii următori pe briciul *Mircea*, pe canoniera *Grivița*, etc., am făcut cu aceeași plăcere și au fost tot atât de folositoare pentru completarea cercetărilor mele.

Ca o adevărată din partea străinilor obiectivi a impresiilor și

sentimentelor față de marina și marinarii noștri, cu care am părăsit eu bordul vaselor române, să-mi fie permis să povestesc și următoarea întâmplare recentă.

În vara 1931 a avut loc la Paris Congresul Internațional de Aquicultură și Pescărie. Ospitalitatea tradițională a Guvernului francez a făcut să invite pe toți delegații străini ca să viziteze porturile de pescărie franceze dela coastele Canalului și Oceanului. Am vizitat și Brestul, unde Marina Franceză și Școala Navală ne-au făcut o primire extraordinară de prietenoasă pe *Vasul-Scoală Jeanne d'Arc* (cel mai modern vas de acest fel). Delegații celor 27 State cari participau la congres mi-au făcut onorarea de a mă însărcina să țin eu cuvântarea pentru a saluta în numele tuturor marinei franceze. Cu această ocazie am adăos și câteva cuvinte exprimând recunoștința României pentru Școala Navală dela Brest. Le-am spus că eu însumi, fiind imbarcat timp de nouă luni pe un vas de război român, am avut ocazia să trăiesc în cea mai mare înțimitate cu ofițerii noștri țevi dela Școala din Brest și să admir în ei spiritul de camaraderie și de disciplină cât și seriozitatea pe care le-au adus din acea școală, și cer de aceea voie să pot toasta și ca români pentru gloria Marinei Franceze și prosperitatea școlii dela Brest. Cuvintele mele și adâncă convingere cu care le-am rostit au provocat un mare entuziasm între ofițerii francezi și atunci amiralul șef Dubois a găsit de cuviință ca răspunsul său să-l adreseze României și să se exprime în termeni cel mai elogiosi despre „admirabili camarazi Români ce i-a avut în școala de Brest”, citându-mi numele de *Rujinachi*¹⁾, care a fost colegul său de clasă și cărui și astăzi i s'a păstrat amintirea de a fi fost unul din cei mai buni elevi ai atelei renumite școli. Fie ca aceste cuvinte de laudă dela un camarad străin, când vor ajunge la urechile distinșilor noștri marinari, să le producă plăcerea ce am avut și eu ascultându-le și să-i însuflească în greaua sarcină ce au a îndeplini spre binele patriei.

Evoluția în construcțiile navale²⁾

(Continuare)

de MARIUS GHEORGHIU

Ultimii douăzeci de ani au adus multe perfecționări în mijloacele de propulsie a vaselor, atât în construcția mașinelor alternative și a turbinelor, cât și a motoarelor cu combustie internă.

Generatorul de vapor, care servește la punerea în mișcare a mașinei alternative sau turbinei, e căldarea. La început, foarte simplă, se compunea numai dintr-o cutie de tablă. Abia către 1875 se construia căldările tubulare cilindrice perfecționate cari, din cauza ușurinței de supraveghere și solidității lor, se întrebuintează încă și astăzi în marina comercială. În aceste căldări masa de apă de vaporizat e traversată de numeroase tuburi, în interiorul cărora circulă gazele provenind din camera de combustie. În ultimul timp s'au făcut mari progrese prin adoptarea combustibilului lichid (păcura), care are un număr mai mare de calorii decât cărbunele, face posibilă o reducere de personal și permite menținerea unei presiuni constante, ceea ce aduce cu sine un randament mai bun. Unele căldări întrebuintate în marina comercială trebuie să reziste la o presiune până la 20 atmosfere; marea majoritate numai până la 14 atmosfere. Supraîncălzirea vaporilor până la 400° , înainte de a trece în cilin-

drele mașinet sau în turbină, permite un randament și mai bun.

Primele mașini marine au fost alternative. Către 1850 vaporii erau produși de generator la o presiune foarte redusă ($1-1\frac{1}{2}$, atm.) și se puteau destinde numai o singură dată în doi cilindri, de obicei orizontali, cum se instalau în primele vase cu elice. Perfecționările aduse căldărilor au permis o ridicare a presiunii până la 5 atm. și către 1854 se putu pune la punct mașina compound sau cu dublă destindere, în care vaporii se destindeau întâi într'un cilindru de înaltă presiune și apoi într'un cilindru de joasă presiune, de dimensiuni mai mari.

Către 1875 generalizarea întrebuintării căldărilor cilindrice și a condensatorului de suprafață făcu posibilă realizarea unei mașini cu triplă expansiune (1 cilindru înaltă; 1 cilindru mijlocie și 1 cilindru joasă presiune). Mașina

¹⁾ Fratele Generalului Rujinski, plecat din Școala Militară de la Iași, fost șef de clasă prin toate școlile prin care a trecut. Imbarcat pe un bastiment francez, făcând turul lumii, s'a îmbolnăvit de holera. A rămas îngropat în cimitirul din Smirna.

²⁾ Rezumat din broșura „Problema Marinei Comerciale” de Al. Martos Gheorghiu, 1931, Tip. Slova, Brăila.

cu triplă expansiune fu instalată pe marile vase de călători ale timpului, către 1882—1885. Incetul cu incetul condițiile de întreținere a vaporilor se îmbunătățiră și mașina cu quadruplă expansiune își făcu apariția. Viața ei nu fu însă de lungă durată, fiindcă economia de combustibil ce se făcea prin destinderea vaporilor într'un al patrulea cilindru, nu compensa costul mai ridicat al instalației, spațiul enorm ocupat de al patrulea cilindru și greutatea moartă pe care vasul trebuia să o poarte în toate călătoriile lui, în dauna caricului.

Turbina cu vaporii își făcu apariția în marină în 1897. Ea fu construită de inginerul englez Parsons, dar abia în 1905, după multe încercări, fură făcute primele mari instalații cu turbine pe cele două transatlantice ale liniei Cunard: „Lusitania” și „Mauretania”.

Primele turbine erau directe, adică puneau direct în mișcare axul elicei; dar fiind numărul lor mare de rotații, randamentul turbinelor nu era bun decât la vasele cu vi-



Trei cargobote în portul Alger.

teză mare. Atunci constructorii avură ideea de a reduce numărul mare de rotații a turbinei prin angrenaje, care se așezau între rotorul turbinei și arborele elicei. Datorită acestui dispozitiv se poate avea astăzi turbine cu 3000—4000 tururi pe minut acționând elice care se învârtesc cu 100—300 tururi. Puțin după aceasta, Föttinger în Germania, imagină transformatorul hidraulic care îi poartă numele și care chiar înainte de război funcționa cu deplin succes ca reductor de rotații, pe multe vase cu instalații de turbine.

Cu toate perfecționările aduse mașinei alternative în decursul anilor, randamentul ei e slab, căldările pierzând prin radiație între 85—90% din energia termică a combustibilului.

În 1891, inginerul german Diesel, se gândi să suprimă căldările și să facă arderea combustibilului — care în primele experiențe era cărbunele pulverizat — în chiar cilindru mașinei, folosindu-se de aerul comprimat pentru a prinde amestecul carburant, după ciclul care îi poartă

numele. Cărbunele pulverizat nedând rezultate satisfăcătoare, Diesel și-a reluat experiențele servindu-se de combustibilul lichid.

Desvoltarea motorului Diesel în ultimele două decade, a adus un mijloc de propulsie a vaselor care înlătură tot mai mult generatorul de vaporii. Avantajele ce le prezintă o instalație de motoare sunt numeroase: randament termic mare (33% față de 10—12% la mașinile alternative), reducerea spațiului mort prin suprimarea căldărilor, restrângerea numărului de fochiști și cărbunari, reducerea în greutate a aparatului motor, a spațiului ocupat de combustibilul lichid, care se încarcă repede și comod prin pompe, în fine o mai bună igienă a personalului de mașină.

Primul vas cu motor „Vulkanus” a fost construit în 1910 în Amsterdam de șantierul Nederl. Schips. Maats. Vasul de un tonaj de numai 1179 tone e amenajat pentru transportul petrolului în vrac și are un motor cu 6 cilindri, 4 timpi.

În 1912 șantierul Burmeister & Wain din Copenhaga, unul din pionierii în construcția motoarelor Diesel, aplică o instalație de motoare pe un vas mai mare „Selandia” de 4950 tone. Instalația se compune din 2 motoare de câte 8 cilindri, cu 4 timpi. Ultimul vas continuă încă să navighe, cu aceeași instalație de motoare, servind drept pildă vie scepticilor care nu cred în eficacitatea și siguranța motoarelor instalate pe vase.

Dela această dată numărul de vase cu motor Diesel se mărește în fiecare an și în 1931 Lloyd's Register menționează un total de 9.431.433 tone, față de 752.606 în iulie 1919.

La început motoarele se instalau numai pe vasele de un tonaj mic sau mijlociu, fiindcă puterea ce se putea obține atunci pe cilindru era prea redusă și pentru a acționa vase mari, ar fi fost nevoie de un număr prea mare de cilindri.

Abia în 1924, prin punerea la punct a motorului cu dublu efect, s'a putut realiza puteri de ordinul 2400—2800 cai pe cilindru, ceea ce a făcut posibilă construcția de grupuri de motoare de 20.000—40.000 cai, suficiente pentru a acționa vasele de călători transatlantice de mare tonaj¹⁾. Cel mai mare vas cu motor construit până în prezent, e transatlanticul „Augustus” aparținând soc. Navigazione Generale Italiana din Genova. Vasul a fost pus în serviciu în Noembrie 1927 pe linia Genova-America de Sud. Are un tonaj de registru de 32.650 și e acționat de 4 elice puse în mișcare de 4 motoare M. A. N.-Savoia cu 2 timpi, dublu efect, de o putere totală de 28.000 cai la ax. Viteza la încercări a fost de 19 mile pe oră.

Printre țările care posedă flota cea mai mare de vase cu motor, trebuie să cităm în primul rând țările nordice: Danemarca, Suedia, Norvegia, apoi Germania și Italia. În patria inventatorului Diesel construcția a devenit atât de perfectă și sigură, încât Ministerul Marinei nu a șo-

văit să adopte propulsunea prin motoare a cuirasatului „Deutschland” de 10 000 tone deplasament. Ansamblul motorului se compune din 4 grupe a 6 cilindri M. A. N. cu dublu efect, cu o putere totală de 50.000 cai care vor da vasului o viteză de 26 mile pe oră.

Ceace împiedică încă o construcție a vaselor cu motor pe o scară și mai întinsă, e costul ridicat al motoarelor. Construcția lor n'a intrat până acum în faza de normalizare, de standardizare. Se construiesc încă prea numeroase tipuri de motoare, în care tehnicienii se străduiesc să aducă nota lor personală, mărindu-le prețul de cost prin experiențe îndelungate și oneroase în dauna unui debuseu mai larg.

Technica construcțiilor navale s-a îmbogățit în ultimul timp cu numeroase aparate și dispozitive care fac navigația mai sigură, mai comodă sau aduc economii în consumație.

În ceace privește siguranța, trebuie să menționăm în primul rând busola giroscopică, construită în Anglia de Brown, în Statele- Unite de Sperry, iar în Germania de Dr. Anschütz. Ea se compune dintr-o sferică care se învârteste cu 20—30 000 rotații pe minut, într-o cutie în care s-a făcut un vid aproape complet. Prin învârtire sfera se comportă față de rotația pământului ca o planetă și își îndreaptă axa ei proprie de rotație paralel cu axa pământului — devenind astfel o busolă ideală.

Nu trebuie să uităm contribuția la siguranța navigației

a telegrafiei și telefoniei fără fir, care permit vasului în plină mare, să rămână permanent în contact cu uscatul și să salveze numeroase vieți în cazuri de naufragiu. Radio-goniometria permite vasului, cu o instalație foarte simplă, să poată determina, prin unde electro-magnetice trimise de radio-faruri și detectate la bord, poziția exactă a vasului. Asemenea indicații sunt cu deosebire interesante în caz de ceață sau în timpul nopții, când vasul navigă în apropiere de coastă.

Se știe că tangajul și rulul vaselor pe mare furtunoasă e parte cea mai neplăcută a unei călătorii, atât pentru pasageri, cât și de multe ori, chiar pentru echipaje. Dar rulul mai are și un alt neajuns — el produce amestecul de mărfuri în cargobote, dezarrimarea coletelor care nu sunt bine așezate și mai ales o pierdere în vitețesă.

Frahm în Germania a imaginat un dispozitiv de amortizare a rului, care constă din tancuri în formă de U, așezate în toată lățimea vasului. Aceste tancuri sunt umplute în parte cu apă care prin oscilațiile ei amortizează rulul vasului.

Un alt mijloc de propulsune, care e încă în faza încercărilor, e turbina cu combustie internă. Principiul e cunoscut și s-a ajuns a se construi asemenea turbine pentru experiențe, dar nu s-a găsit încă un alai care să reziste timp îndelungat presiunilor și temperaturilor dezvoltate de ciclul Diesel, ultimul cuvânt pentru punerea la punct a acestor turbine îl are deci industria metalurgică.

Marea, factor de regenerare

de Docent Dr. Slobozianu

Calutul Mării Negre nu este în timpul verii, atât de rece și aspru ca al mării Norvegie și al Canalului Manecet. El nu este nici atât de cald și de obositor ca al mării Adriatice și al mării Mediterane, care, în unele zile de vară, săbește organismul prin căldura prea mare.

Pe coastele mării Negre, ca și vara foarte puține ploii. Aceasta se datorește climatului de stepă al Dobrogei. Timpul frumos permite bolnavilor să urmeze regulat cura și să nu piardă, din cauza ploilor, un timp prețios. Nu se întâmplă așa pe coastele celorlalte mări și oceane, unde ploaia de 3—4 ori mai mult ca în noi.

Un alt caracter al coastelor noastre este uscăciunea. Clima uscată și sănătoasă îngăduie bolnavilor și chiar reumaticilor să vină în stațiunile noastre maritime. În unele dintre ele, cum este stațiunea Movilă Tekurghiol, reumaticii fac băi calde de nămol, tratament, care nu e posibil, dacă această climă nu ar fi uscată.

Pe coasta mării Negre, vântul bate mai mult de la larg, aducând cu el aerul înviorător și încărcat cu săruri de tot felul, săruri conținute în ploaia de picături, care plutesc în aer. Picăturile acestea provin din sfărâmarea valurilor și conțin pe lângă altele multe să-

lăminuri de sare. Clima marină, pentru persoanele venite la mare, este un lucru nou. Aclimatizarea, deprinderea cu climatul mării, trebuie făcută treptat, astfel se evită turburări supărătoare. Copii și chiar adulții devin uneori agitați, nu pot dormi, uită dintr-o dată apetitul.

Un alt agent fizic, de o deosebită importanță pentru medicina modernă, este tratamentul prin băi de soare, numit helioterapie. Din punct de vedere medical, se poate spune că fraza lui Michigiet „Dintre toate florile, floarea omenescă are cea mai mare nevoie de soare”, nu este o simplă exagerare poetică.

Soarele strălucește egal pentru toți și-l găsim pretutindeni. Totuși, puterea lui de vindecare nu este aceeași în toate părțile. Praful și fumul, care plutesc în strat gros în atmosfera orașelor, rețin o bună parte din razele ultraviolete, adică tocmai razele, care ajută creșterea și care au un rol mai mare în vindecarea multor boale.

Din contra, atmosfera curată, de pe plaja mării, permite razelor solare, să ajungă neimpedecate până la noi. Mai mult chiar, vaporii de apă opresc o parte din razele roșii, care congestionează și lasă să treacă razele ultraviolete. Așa se explică de ce băile de soare, făcute pe plaja mării, sunt de o eficacitate, pe care nu o pot avea în altă parte.

Coasta mării Negre este orientată dela Nord la Sud, și este expusă în modul acesta spre răsărit. Alară de pitorescul de a vedea soarele răsărind din valuri, această particularitate a țărmului mării noastre dă posibilitatea, să se facă băi de soare dimineața și să se evite orele calde, când soarele este obositor și congestiv.

nutriția este activată, pofta de mâncare crește și starea generală a bolnavilor se îmbunătățește.

Și pentru cura de soare ca și pentru cămătușul maritim, e nevoie de o perioadă de antrenament. Este absolut necesar, să se urmeze o metodă.

Nu vedem atâtea persoane, care din cauza abuzului de soare și de băi reci, pleacă oboseite și slăbite dela mare?

INDICAȚIILE MEDICALE

Așezarea lacurilor sărate pe țărmul mării dă țărmului românesc un caracter special și este de o deosebită importanță medicală. În modul acesta găsim asociați agenți cei mai activi, de care dispune țărmul maritim și băile sărate de nomol. Așa se explică de ce se vindecă în stațiunile noastre boale grave și cronice, care trate în orașe sau în sălile închise de spital, n-au nici o șansă de ameliorare.

Climatul maritim și băile reci de mare au o acțiune tonică, reconstituantă. Boala deprimată, surmenajul, se simt bine la mare. Afecțiunile osoase, articulare, scrofuloză, picuro-peritonite, adenopatia tracheo-bronhică, afecțiune atât de frecventă la copii, ar trebui să fie tratate și la noi, tot la mare, ca în toate țările din apusul Europei. Am putea spune chiar, că afecțiunile menționate mai sus se vindecă decât la mare.

Tratamentul helio-marin n-are numai un rol curativ ci și unul preventiv. Viața în mare mărește rezistența organismului împotriva bolilor.



la M. mare.

ilor și în special în contra tuberculozel. El pune organismul în stare să lupte cu această teribilă boală.

Corpurile, care lăncezează, înmagazinează o energie nouă. La aceasta se adaugă în unele stațiuni, cum ar fi stațiunea Movila Te- kirghioi, acțiunea apei sărate și a nomolului — complexe de medicamente de cea mai mare valoare.

Profesorul Landouzy definește acțiunea cămătușului maritim în modul următor: „Viața în mare face minuni, topind inflamațiile ganglionare, modificând nutriția, într-un cuvânt făcând din copii slabănogi, indivizii dăți transformate și temperamente reînvițe.

Foarte multe state din Apus trimit la mare copii debili, lucrători din fabrici, recruții răbi, care înainte erau reformați din armată pentru debilitate. Viața în mare îi regenerează și-i face apti pentru muncă și pentru producție pe uniti, pentru serviciul militar pe celălalt. Italia singură recuperează, cu ajutorul coloniilor maritime, sute de mii de soldați anual.

Din punct de vedere social și național este de o deosebită importanță prevenirea și tratarea debutanților a scrofulozel, a localizărilor osoase și articulare.

Un medic francez spunea: „a vindeca o mie de scrofuloși este a prepara mai multe regimente pentru apărarea țării, a vindeca 10.000 este a dota Franța cu un întreg corp de armată.

În țară avem câteva colonii maritime și câteva sanatorii la mare, absolut insuficiente pentru marea număr de copii debili sau bolnavi, cari au nevoie de cura helio-marină. Neavând posibilitatea să fie trimiși la mare, ei își prelungească suferința prin sălile triste de spital. Coloniile și sanatoriile maritime ar trebui grupate în jurul lacurilor sărate, deoarece se știe că rachitismul, scrofuloza, afecțiunile osoase și articulare, în anumite stadii binelețele, se vindecă mai repede dacă sunt tratate prin băi sărate și prin băi de nomol.

O altă mare indicație a băilor de nomol este reumatismul sub toate formele lui articular muscular, lombago, nevralgiile de tot felul, printre care mai frecventă este sciatica.

Boalele de femei, atât de numeroase sunt tratate cu mare folos în stațiunile noastre de nomol. Și în aceste boale, ca și în reumatism, băile calde fac să se resoarbă procesele inflamatorii. La acțiunea băilor de nomol se asociază acțiunea soarelui, care topește și el inflamațiile. Climatul maritim modifică starea generală, care, după cum se știe, este în strânsă legătură cu afecțiunea locală.

Terminăm aceste considerații cu constatarea că, pe coastele mării Negre și în special în stațiunile noastre înzestrate cu lacuri sărate de nomol, avem reușiți un foarte mare număr de luctori, de o mare putere de vindecare, pe care nu-i putem găsi străși în un loc în nici o altă parte. Aerul mării, soarele, apa sărată, nomolul, sunt forțe vii ale naturii. Lor le revine rolul de a vindeca ce a rămas nevândecat prin alte tratamente.

CUM TREBUIESC FĂCUTE BĂILE DE SOARE

— Principiile helioterapii —

1. Băile de soare trebuie să fie făcute direct pe suprafața corpului, adică între soare și piele nu vor fi interpuși sticle, pânzeliuri, voaluri sau gramuri. Razele cele mai active, ((razele ultra violete)) sunt oprite de aceste substanțe, chiar sticla reține o foarte mare parte din ele. Prin urmare este bine ca băile de soare să fie făcute sub cerul liber sau cel puțin într-o cameră cu geamurile larg deschise în nici un caz într-o galerie de etică.

2. Cura de soare trebuie să fie făcută pe toată suprafața corpului. Helioterapia are o acțiune locală și o acțiune generală. Cu toate că de cele mai multe ori avem de tratat o leziune limitată la un punct, helioterapia trebuie aplicată pe toată suprafața corpului, ca să modificăm starea generală a întregului organism.

Din nefericire este greu de făcut la noi în țară băi de soare totale de oarece nu dispunem decât de foarte puține instalații de helioterapie, (solarii). Instalațiile de helioterapie sunt construcții relativ simple, cu pereți sau cu perdele care separă bolnavii unul de altul. În cabina lui fiecare bolnav se debracă, se așază pe un pat având numai capul protejat. La adăpost de priviri indiscrete și de vânt, bolnavul își poate lua liniștit baia de soare.

Când nu se poate expune la soare tot corpul, recomandăm să se țină la soare regiunea bolnavă (afară de contra indicații medicale) dinpreună cu regiunea învecinată, descoperită pe o suprafață cât mai întinsă. Părțile neexpuse e bine să fie acoperite cu o pânză de culoare deschisă, deoarece hainele groase sau închise înmagazinează prea multă căldură.

Capul trebuie acoperit cu o pălărie mare sau e bine să fie protejat de o umbrelă.

3. Băile trebuie să aibă un mers centripet, adică se începe cura expunând la soare mâinile și picioarele, în zilele următoare coapsele și brațele, apoi se expune abdomenul și toracele.

4. E nevoie ca atmosfera să fie cât mai lipsită de praf, de fum și de umiditate. Razele solare străbat cu atât mai bine cu cât aerul este mai curat. Pulberile din aer precum și vapori de apă rețin o parte din raze. Se înțelege de ce băile de soare făcute într-o atmosferă încărcată de praf și de fum, cum este în orașe, în porturi, dau rezultate mai slabe decât băile făcute într-o câmpie cu aer curat, la

expusă treptat. Ve
răsună, evit odu

vor fi îngrijite ca cei care alta

din cauză că baze de soare au fost făcute fără
bolnavii pierde câteva e de tratament



la jurul mării

acceptând ca arsurile să se vindece. Arsurile întinse la toată supra
fața pielii sunt mult mai grave. În fiecare an avem de îngrijit acei
le persoane, care stând din prima și mult timp expuse la soare au
pielea complicită asă. Aceste persoane prezintă temperatură ridicată,
40-41°, plus frecvent neamie și o uaturime mare a pielii

b) Turburări generale. Uneori se ivesc cazuri de insolație de inten
sitate variată. Bolnavii este neamiat, are fața congestionată și res
piră cu greutate. Persoanele insolate sunt palide, sud la unco; ,
tulburări nervoase, care pot merge până la coma. În slăbit în cu
rile grave meral insolației este fulgerător, putând determina moar
ea. Din fericire, la mare nu vedem decât rar insolații grave. A
ceasta din cauză că razele călduroase sunt reținute de vapori de
apă din atmosferă

Alte accidente ale heauter piei sunt congestiile organelor profunde
în specie congestiile pulmonare. Ele se produc la bolnavii care au
locore tuberculoase și fac băi de soare fără să consulte vre-un me
dic. Ori, bolnavii cari au suferă de piept trebuie să fie foarte pru
denți în ceea ce privește baze de soare! La începutul tratamentului
pieptul trebuie să nu fie expus la soare decât după ce prin examen
c-nice și radiografice s-a stabilit că procesul pulmonar s-a stins

Tot atât de prudenți trebuie să fie bolnavii, care au adenopati
tracheo-bronchice (ganglion de-a lungul bronhiilor). Acest fel de
bolnavi expuși

pe

mari ale tensiunii arteriale. Pentru aceasta bolnavul trebuie să fină

în curent pe medic cu pulsul și cu temperatura cel puțin la încep
tul curei

Se va lua pulsul și temperatura înainte de baze de soare, imediat
după baze și la o oră după baze. Temperatura se ridică după baze (nu
trebuie să treacă de 38°) și cade o oră după baze. Dacă în loc să
coboare, temperatura se ridică după o oră, acesta este un semn că
tratamentul făcut nu e bine tolerat. Pulsul se ridică și el imediat după
baze, dar cade sub cifra inițială o oră după baze. Dacă pulsul e tot
frecvent o oră după baze, asta înseamnă că organismul nu se
adaptează bine la cura de . face o greșală de tech
nică (d'Ossato)

La accidentele helioterapii se adaugă la mare și tulburările pra
duse de climatul maritim. Nu va fi fără interes să atragem aten
țiunea asupra acestei chestiuni în general rău cunoscută la noi. Cli
matul maritim obosește pe unele persoane, excită pe altele, deter
mină uneori tulburări digestive, câte odată dă febră. Din această
cauză persoane care vin la mare au nevoie să se obișnuiască trep
tat cu tratamentul helio-maritim. De obicei familiile stau din pr
ti ceasuri întregi pe plajă. Unele persoane i-vor și unul cop
sunt agitați, nu dorm și nu mănâncă. Ar trebu- apuce și la noi
procedul pe care l-am văzut în reținuțat pe plajă din strălămintele
Copii, care soseau la Berck sur Mer erau plajați în primele zile pe
dune (pe de-a-urme de timp din spatele plajei) și numai după câteva



Plaja cu bolnavii la Berck

(foto. Al. D. a)

ale ei erau duși pe plajă în prima săptămână 1 oră pe zi, în
ptămâna a doua 2-3 ore pe

După ce persoanele s-au obișnuit cu clima de munte sau de mare
se încep sedințele de helioterapie

Dacă nu se ia în considerare toate aceste indic țuni copii
persoanele care au urmat tratamentul helio-maritim pleacă mai obo
și de cât au venit și nu profită atât cât ar trebui



ANTONIO RÖTTA

PILOTUL BRICULUI „MIRCEA”

de Locot. ED. GHEZZO

Mic de statură, indesar, și bine legat, cu figura-i blândă, cu ochi pătrunzători sub sprâncenele-i stufoase, energice, pe puntea lui „Mircea” Moș Antonio, cu picioarele goale, cu pantaloni suflecați, se învățea toată ziua bombănind în limba lui, un jargon marinăresc italo-român.



Antonio Rotta la cârmă la „Mircea”.

Moș Antonio era italian din Calabria, din Vila San Giovanni, mic port ce străjuiește poarta Messinei spre Vest.

Plecăt din pătre de 42 de ani, adusese în mijlocul nostru acea atmosferă de limbășie și drag de viață, caracteristică meridională. La 62 de ani Antonio era încă sprinten, se urca în vârful catargului, la Rândunică unde, singur, se asigura de executarea manevrei. Patruzeci și doi de ani a instruit pe marinarii noștri, ca maestru pilot la manevra velilor. Și multe lucruri aveam de învățat dela acest lup de mare. Doar, navigase pe vechile corăbii, luase parte în călătorii lungi dela Londra la Sidney, făcând parte din acele echipe, care nu se mai întorceau decât înjumătățite de valori, furtuni și boli.

Antonio Rotta, era un mare îndrăgostit de cariera sa. Avea un cult pentru bastimentul său, iar vela, făcuse din el un pânzar fără seamăn — admira navele cu pânze și detesta mașinele și motoarele — „rășnițele” cum le spunea el.

În legătură cu aceasta se povestește că

Venind în port în anul din urmă, o escadră compusă din cele mai frumoase vase Franceze în frunte cu „Duguay-Trouin” și întrebat ce părere are despre aceste bastimente a răspuns: „Asta non sono bastimenti — sono pontoni”. Bastiment este „Mircea”.

Dela Antonio cunosc povestea lăm — care a vindecat un echipaj întreg de boala scorbutului.

Tot el povestea că în apropierea Insulei Șerpilor, un elev al Școlii de Marină, de pe bord zărind estompându-se la orizont Insula Șerpilor, s-a grăbit să anunțe pe Ofițerul de cart : „Să trăiți d-le Căpitan, se zărește Arhipelagul.”

O singură întâmplare nu a povestit-o Antonio, și aceasta pentru că amintirea ei îl necăja cumplit.

— „La Balce, în cadă, în anul din urmă Antonio provocă un ofițer dela bord la o întrecere de bărci cu vele. Din vreme nivalu moșului a avut inspirația ca să înlocuiască legăturile solide ce țin vela prinsă de catarg prin legături slabe. Abia porniți cu velele ridicate, vântul a răsturnat velele iar legăturile fiind slabe, Antonio și-a răsturnat velele pornind în chip de smeu. Numai că ne la cunoscut și poate închipu scandalul și hazul ce au urmat.

Antonio, s-a bucurat în viață de cea mai grațioasă atențiune și din partea întregii familii Regale. Este știută copilăria trăită la bordul navelor a Augustilor în ai Casei noastre Regale. Antonio a avut prilejul să plimbe în bărci și să distreze pe A. A. L. Lor care s-au atașat de el compensându-l cu cea mai firească atențiune.

La Balce în anul 1928 când eram aci în cadă sub comanda Comandorului Pogonat, Antonio — cărui cabină era un depozit de coloniale și bunătăți, cu talentul său neîntrecut și în arta cunnară în special în „Spaghete al Sugo”, a avut cinstea de a pregăti prânzul Regal, oferit la bordul nostru cu ocazia esirei în mare a M. S. R. Regina Maria și A. S. R. Principesa Ileana.

Mi-aduc aminte de „Mircea”, aplecăt sub vele, Antonio se împărțea între buclărie și manevre, cu darul să



Antonio Rotta dă lămuriri excursionistilor.

de a comenta și ce-i bun și ce-i rău, strigând atunci când era sigur că nu va fi auzit de Comandant „Uitați-vă la Mihai Viteaz!”

Atențiunile și aprecierile Regale au făcut, ca Antonio să fie invitat alături de noi, la una din seratele Palatului Regal, în 1929—1930. Tot cu acest prilej M. S. Regina i-a conferit „*Proprio moto*” decorația Coroana României de mult meritată cu un prilej pe care îl voia desene mai jos. Moș Antonio avea aspectul unui „Enfant gâté” al zilei. După decernarea decorației, Antonio nu s'a putut să nu completeze solemnitatea cu un mic divertisment



Antonio Rotta și tineri

nostri. Imediat după prinderea decorației, cu aerul cel mai candid se adresa: „Acuma Maestate dați-mi și una butelia de șampanie!”

Această distincție i-s-a acordat în urma salvării unui torpilor

Acest torpilor era adus la remorcă pe mare rea. Din cauza furtunei s-a rupt remorca, rămânând torpilorul cu câțiva oameni și cu Moș Antonio pe el. Prin priceperea

sa, a lăsat ca torpilorul să devieze până aproape de funduri accesibile ancorării. Aci, a ancorat cu cele două ancore și tot lanțul dela bord. Zile în șir a stat în situația aceasta, fără hrană, apă și fără a se odihni. Salvase un torpilor, bine meritând această recompensă

Antonio, în relațiile cu marinarii bordului, era bun și darnic cu soldații buni. Le oferea tutun și bunătăți, susținându-i în fața Comandantului. Cu ofițeri pe cari din diferite motive nu-i putea agreea, atunci când Comandantul îi trecea la examinare punându-i să facă volte avea grijă Antonio, ca la comenzile ordonate el să pună cârma invers, spre a le strica manevra. Acestea erau micile lui glume răutăcioase

În toamna anului 1929—1930, Antonio, ajuns de ani și de un vechiu reumatism, deși în aparență voinic, el și cu vărul său Domenico, maestru velar la Serviciul Maritim Român, încep a-și aranja situațiile spre a se retrage din Marină

S-a dat un banchet la care a luat parte toată Marina. A fost o adevărată serbare peste care plutea atmosfera acelei melancolii, minunat sintetizată în „Partir, c'est mourir un peu”. De la Graniță — de acolo unde cuprins de realitatea clipei care-i toarnă în suflet acele simptome ale despărțirii pentru totdeauna — de acolo, vărsând încă o lacrimă pentru marea, bricul și marinarii lui Antonio nu a putut înfrâna sentimentele și, ca o manifestare a lor, a trimis următoarea mișcătoare telegramă

„Părăsind pământul țării Românești așa de ospitalier, vă trimit ultimul meu salut și ultimele mele gânduri”

Antonio, întors în satul său de marinari, în mijlocul familiei sale, după patruzeci și doi de ani, își satisface dragostea de mare pe una din bărcile cu vele pe care o are. Și cu această barcă el încruciează drumul vapoarelor ce trece prin Messina. La informația mea că voi trece prin Messina spre Napoli distrugătoarele noastre „*Mărăști*” și „*Mărășești*”, Antonio, cu bărcuța sa, a așteptat trecerea lor în larg

O secundă două, a zărit silueta lor ce goneau sub cei patruzeci și cinci mu cai putere și apoi s-au topit în două puncte fumegânde pe orizont.

Îmi amintesc de ultimul cart de noapte pe „*Mircea*”, când Antonio ședea rezemat de piciorul catargului. Bricul era înclinat pe o coastă... nu se auzea decât un fâșfâș scurt de val, iar cerul era plin, plin de velele lui „*Mircea*”



BĂILE DE MARE

Se apropie sezonul de mare - prin gazete au și început reclamele „de pe țărmul mării și apologia plajei, trenuri „fulgere” să se înlanțeze, aeroplane de curse încep să spintece văzduhul spre malul mănunțat, și încăntătoarea mări.

Lumea începe să se pregătească, medicii sfătuiesc pe suferinzi să caie spre lumea de văzuri albastre, prieteni și cunoscuți se sfădușesc, se îndeamnă, străpăd de mirajul mării.

Și lumea va face băi de mare și anul acesta, ca și anul trecut, ca și anul care vine, dar puțin și nu cum trebuie să fie făcute băile de mare.

Mai întâi trebuie să se știe că băile de mare făcute din dimineață sau seara după apusul soarelui nu sunt bune.

Cel mai nimerit, cel mai bun timp pentru băi este cât soarele stă pe cer, dela ora 11 până la ora 18. În afară de acest interval de timp, nu trebuie să se facă baie de mare.

Nu trebuie să se facă decât o singură baie pe zi. Două băi nu numai că nu fortifică organismul, dar chiar îl slăbesc. Totuși, persoane tinere și robuste pot să facă și o două baie, — dar numai cu avizul medicului.

Obiceiul de a face baie, apoi de a te întinde pe plajă, la soare, apoi de a intra iar în apă, deși în aparență nu aduce nici un rău, nu este consiliabil, pentru că alina organismul să facă prea multe eforturi ca să reacționeze contra temperaturii scăzute a apei, reacțiune care, dacă folosește de este făcută odată, strică — dacă se face de mai multe ori.

Un factor principal ca efectul băilor de mare să fie bun este durata băii.

Cât timp să stăm în mare?

Nu se poate preciza. Nu poți spune nimănui „Stai în apă 10-15 sau 20 de minute”.

Durata unei băi de mare este în funcție de fiecare persoană în parte și în funcție de cum reacționează fiecare organism.

Totul știm că — în zilele foarte călduroase — când te bagi în apă ai o senzație de rece care uneori la forma unei plăcute senzații de răcorire, alte ori merge până la senzația unui fior de frig, care aduce cu sine o contracție a mușchilor și o neregulă în respirație.

După acest prim fior care durescă puțin, vine o senzație plăcută, organismul reacționează, vasele periferice se dilată, sângele circulă mai din belșug la suprafață, cu alte cuvinte, corpul s-a acclimatizat.

Porțile organice nu o limită organismul reacționând contra temperaturii apei face un efort mai mare, și după puțin timp, toată tensiunea cerută pentru această supra-muncă se epuizează și atunci se naște iar o senzație de frig care din ce în ce crește, se face mai simțită, mai generală, mai supărătoare și corpul este străbătut de o contradicție musculară care nu este decât un semnal de alarmă al doilea fior.

Atât trebuie să dureze o baie de mare — până la al doilea fior.

Dacă se prelungeste peste aceasta, baia poate să facă rău în loc de bine. Deci imediat ce a apărut al doilea fior trebuie să ieșim din apă.

Nimeni nu poate să precizeze când va apărea al doilea fior. Aceasta variază după robustețea fiecăruia, după antrenament, după starea sănătății și după vârstă.

Exercițiile fizice măresc durata băilor de mare, cu ele circulația

1) Redăm după d. Dr. P. Robescu câte-va sfaturi pentru cei care își vor petrece vara la mare, ca băile să le fie cu folos.

se activează, și de aceea se recomandă multă mișcare în mare, și înot.

Din cele zise până acum ușor se poate pricepe că o baie de mare poate să dureze dela 5 minute până la o oră.

Și mai trebuie să se știe că atunci când temperatura apei este sub 15 grade, nu trebuie să facem baie.

Mai este ceva în apă nu trebuie să intrăm cu frică și binișor; trebuie să intrăm repede, trebuie să ne aruncăm, ca să ne mișcăm tot corpul deodată.

Baia nu trebuie făcut decât la trei ore după mănăncare.

Într-o vreme erau la modă haiatele de baie.

Nu sunt bune de fel! Ele, prin țesătura pârtoasă din care sunt făcute, împiedică reacțiunea care vine după baie și care este necesară. Așa că, obiceiul de a sta, după baie, pe plajă, în costumul subțire și colorat nu este o exhibiție sau un, atenție la pudoare — ci o nevoie ca baia de mare să-și facă reacțiunea.

Cel mai nimerit ar fi ca să se usuce corpul la soare, fără nici un fel de costum, dar, lucrul acesta, or cât ar fi de necesar, nu prea se poate face... încă.



Apă și soare, sănătate și distracție.

Totuși este bine, este necesar chiar să-și face copiii — uscați-l la soare, gol, fără costum și fricționați-l ușor cu un prosop subțire.

Relativ la copii — până la trei ani copiii nu trebuie să facă băi de mare. Dela trei la patru ani pot să facă o baie foarte scurtă de 2—3 minute, dar numai în zilele senine, fără vânt, cu marea liniștită și numai la ora 12.

Dacă copilul îi este frică de apă nu trebuie forțat căci puteți să-i provocați un șoc nervos, care poate să aibă consecințe serioase, trebuie deprins încetul cu încetul, făcându-l să-și bage mai întâi picioarele, apoi restul corpului.

După baie este bine să mănânci ceva ușor.

Ca acestea sunt normele cum trebuiesc făcute băile de mare. Firește că pentru fiecare caz în parte trebuie consultat medicul, căci numai el este în stare să spuie fiecărui ce nevoie are pentru căutarea sănătății.

Dacă vă duceți însă la mare fără să consultați medicul, adică, dacă sănătatea nu vă reclamă imperios băi de mare și le faceți mai mult de plăcere, atunci țineți-vă cât puteți și cât credeți după normele ce vi le înșirăm mai sus.

INVATĂ A INOTA

E ora de baie

De departe, joacă în zare o simfonie de culori

De aproape, o harmalae veselă și sgomotoasă. Tineri, bătrâni, femei, copii, se aruncă în apa clară ce le dă fiori de voluptate. O delicioasă nebunie...

Plutesc, înoat

De ce stai pe nisip? De ce nu intri în apă? Nu știu să înoți?

— Învață! Ți-e teamă?

Teamă de ce? De apă? Dă-mi mana. Hai cu mine. Să te recomand apei! E de gen feminin, deci e cochetă și capricioasă. Ori cum ar fi oglinda de cristal a unui lac, cursul rapid al unui râu de munte, sau imensa întindere de smarald a mării, e tot aceeași. Nu trebuie să cauți a o înfrunta. Trebuie să te lași în voia ei cu toată încrederea

Nu te răpezi: nu fă gesturi violente, să nu-ți cheltuești forțele de prisos. Domol... Ți-e sigur că vei pluti

Umpleți bine plămânii cu aer. Așa. Culecă-te lin pe spate, sau pe burtă. Întinde brațele în cruce.

Iată!... vezi că începi a pluti

A înota nu înveți în cărți. Trebuie să te bălăcești în apă, dar cu ferma voință de a învăța să înoți. Nu toți pot să devină campioni, dar toți trebuie să ajungă a se simți câtun timp la suprafață

Înotul nu trebuie socotit ca sport: e o necesitate.

Nici odată nu-i prea târziu să înveți a înota. Și bătrânii pot învăța ca și copiii

Nervozitate? Frică instinctivă? Nu. De vină este educația părintească. Ei și-au infiltrat această frică de înec. Ați văzut pe micu negru, copiii sălbatici? Instinctul i-a învățat să umble prin apă ca broscuțele.

Animatul om învață să înoate aproape în același timp când începe să meargă

Iată o metodă practică de a învăța să înoți, descrisă de unul din mari campioni mondiali ai înotului:

Cea mai nouă metodă de a învăța înotul

Înotul nu este un sport (mișcare în natură) greu, ci din contră, este unul dintre cele mai ușoare ca mișcare, și cel mai complex exercițiu de educație fizică. Toți mușchii se contractă în timpul înotului și deci tot corpul se găsește în mișcare la un moment dat, executând în același mișcare, mușchii totali, interiori și exteriori. Ușurința de-a înota pentru oameni este aceea că înotul are mișcări instinctive (dela natură) și deci, sunt tot atât de ușoare ca: fuga pe jos, săriturile, agățările de pomi, marșul în munți, etc., adică tot ce ne obligă natura de a face, pentru a trăi în mijocul ei, și cu elementele ei. Dar unii oameni, au credința că, această mișcare este foarte grea. ba unii cred că este o imposibilitate, celiace dealtfel o desmint suferă de mii de oameni, copii, femei, bărbați și

fete (dintre care una a trecut canalul Măneei 38 km.), care știu înota. Greutatea înotului, așa cum o găsesc oamenii, este de ordin nervos și lipsa de încredere ce o au în puterile lor adică: *tăria trupească și tăria sufletească*. Cea mai nouă metodă de a învăța înotul (metoda Lt. Paul Epureanu) se bazează pe educația sufletească principală, și apoi pe educația mecanică, adică mișcările fizice de înot. Înainte vreme se credea că, învățând mișcările de înot, și exersându-le cât mai des, vei putea învăța înotul. Totuși aceasta mergea extrem de anevoios (lipsea încrederea individului), și de multe ori elevul care învăța, nu ajungea decât să se bălăcească, zicând că înoată și aceea la o apă destul de scăzută, fără a putea face o mișcare care să-i asigure un avantaj oarecare. Cercetându-se cauza acestui fapt, s-a ajuns la concluzia că omul, deși face mișcările mecanice foarte bine totuși păstrează o teamă de apă, din cauza necunoscutului ei. Și atunci noua metodă de a se învăța înotul, dă ca prim exercițiu în arta de a înota obișnuința individului cu apa. Ce este această obișnuință cu apa? Este educația nervoasă a elevului care începe să învețe înotul, adică, încredințarea lui că, apa în care intră, nu-l va trage la fund, nu-l va intra în urechi (fără să mai tască, sau în gură să-l sufocă. Lacrul nu este atât de ușor, intrucât orice individ are o teamă de apă, din cauză că pune muntea la contribuție. În momentul când intră în apă să-și pună întrebările:

Mă pot eu îneca în această apă de 0,75 metri? Intră apa în urechi, gură, nas, fără ca să mai iasă de acolo? Aceste întrebări făcute și văzând sutele de oameni cari se sbenguiesc în apă în jurul lui, omul va intra în apă și va proceda la execuția tehnică a mișcărilor care-l vor obișnui cu apa. Căci nu se poate învăța înotul fără ca mai întâi să nu îți piară teama de apă

Obișnuința cu apa (tehnica)

Momentul I. Intră în apă până când îți ajunge la gât.

Momentul II. Te lași ușor în apă, până-ți trece peste cap (secretul este de-a sufla aerul pe gură și pe nările nasului când ai capul în apă; atunci, din cauza presiunii, apa nu poate intra nici în gură nici în nas). Se suflă pe gură și nările nasului

Momentul III. Când simți nevoia de aer, te ridici la suprafața apei, prin ducerea mâinilor în lături și aspiri aerul necesar. Se trage aerul pe gură în piept.

Momentul IV. Imediat ce-ai tras aerul din afară, necesar plămânilor, introduci capul din nou în apă, repetând mișcarea dela început.

Notă. Se face exercițiu, până când se ajunge la un grad oarecare de perfecție. (10—12 mișcări)

PLUTIREA

După ce primul element al metodei de-a învăța innotul (obișnuința cu apa) a fost stăpânit de către elev, se trece la al doilea element, *Plutirea*. Omul, ca orice lucru menit să alunece pe apă, va avea nevoie de a sta la suprafața apei, adică de a PLUTI.

În această mișcare individul concentrează voința de-a învăța innotul de a se degaja complet de influența apei asupra nervilor și a stăpâni mișcările în apă. Pentru a se deprinde cu aceste elemente ale *Plutirii*, individul nu va face altceva, decât să se întindă cu fața în jos pe luciul apei (fața în apă) căutând a sta așa 5, 6, 9 secunde, până când vede că poate să plutească la suprafața apei fără a forța sau încorda musculatura.

Moment general. Se întinde corpul cu fața în apă, cu mâinile și picioarele desfăcute, mai întâi, și-apoi cu ele strânse. Nu se face nici o mișcare. Se va căuta a se menține corpul în această poziție cât mai mult (10—12 secunde).

INNOTUL PE PIEPT

Elevul fiind stăpân pe apă ca element, adică ne mai fiindu-i teamă de apă și putând să plutească pe luciul ei, va începe atunci să meargă în apă (a innota), făcând anumite mișcări din mâini și picioare. Pentru începători cel mai recomandat sistem de innot, este sistemul *piept* (brasa, brust sau nemțește). Acest sistem este cel mai apropiat de natură (mișcarea broaștei), cel mai ușor, cel mai avantajos, cel mai puțin oboseitor și cel mai plăcut

Mișcările innotului pe piept (tehnica)

Mișcarea I-a. Mâinile în unghii, în dreptul feței pentru a fi asvârlite înainte ca, tăind apa să permită corpului pătrunderea lui în undele ei.

Picioarele în formă de arc având pulpele ca un resort, pentru a asvârlite înapoi, să sprijine labele lor în apă, împingând corpul înainte.



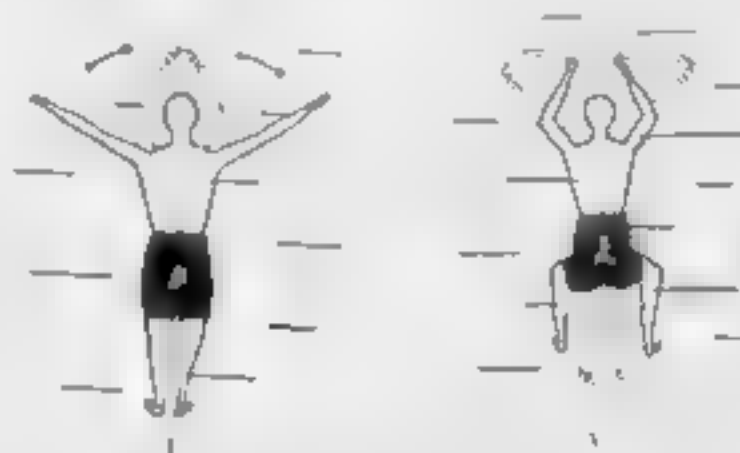
Mișcarea II-a. Mâinile împinse înainte, au tăiat apa și au împins corpul înainte. Apa alunecă pe laturile unghiului format de mâini. Picioarele împinse de resortul pulpelor, sau

sprijinit de apă, forțează corpul să alunece pe piet, prin drumul făcut pe mâini. Se respiră ușor (suflă).

Mișcarea III-a. Mâinile păstrează aceeași poziție. Picioarele se strâng, dând la o parte volumul de apă cuprins între ele și își iau o poziție pentru a ușura alunecarea corpului, prin alungirea lui. Se continuă cu respirația (suflarea).

Mișcarea IV-a. Mâinile trag corpul lopătând în lături. Corpul câștigă un avans nou. Picioarele în aceeași poziție. Se aspiră (trage aerul în piept).

Notă. Mâinile nu se trag până la dreptul umernic, pentru că se pierde ritmul mișcărilor și mecanismul lor, impunând un moment nou de reculegere și un nou efort. Aceasta face ca trupul să fie smucit, iar nu alunecat pe suprafața apei.



Mișcarea V-a. Mâinile lopătează până la dreptul feței, de unde apoi făcând o clipă, se adună din nou în unghii. Aceasta pentru a disloca apa cuprinsă între ele. Picioarele se strâng, formând din nou arc de isbire. Se aspiră (trage aerul).

Innotul pe piept (mișcări generale)

Mișcarea I, II, III-a se respiră (suflă) pe gură, IV, V-a, se aspiră (trage aerul) în piept.

Cea mai nouă metodă de-a învăța innotul are trei principii:

1. Obișnuința individului cu apa.
2. Plutirea la suprafața apei.
3. Mișcarea în apă.

Toate acestea sunt strâns legate unele de altele și nu se poate începe a se învăța innotul, decât trecând de la una la alta în ordinea lor cronologică. Căci innotul mai presus decât toate sporturile vieții noastre de astăzi este o mișcare în natură care cere ca și sufletul să ia parte la acțiunea lui. Innotul are cele trei elemente care fac un sport să fie perfect și nobil:

- a) Distracția (plutirea pe apă).
- b) Educația morală (curajul) și
- c) Educația fizică (tâna trupească).

PAOLO DELFINO
ex-champion nautic European

RĂUL DE MARE

MOTO. *Eu știu una
Ape 'n sticlă și
Vaporul pe cărți!*
JIN TALASOFOB

Rău de Mare!

Pe călă, și mai ales pe câte, — nu s-a oprit de a intra într-o barcă sau urca într-un vapor, cu toate că le era dragă marea.

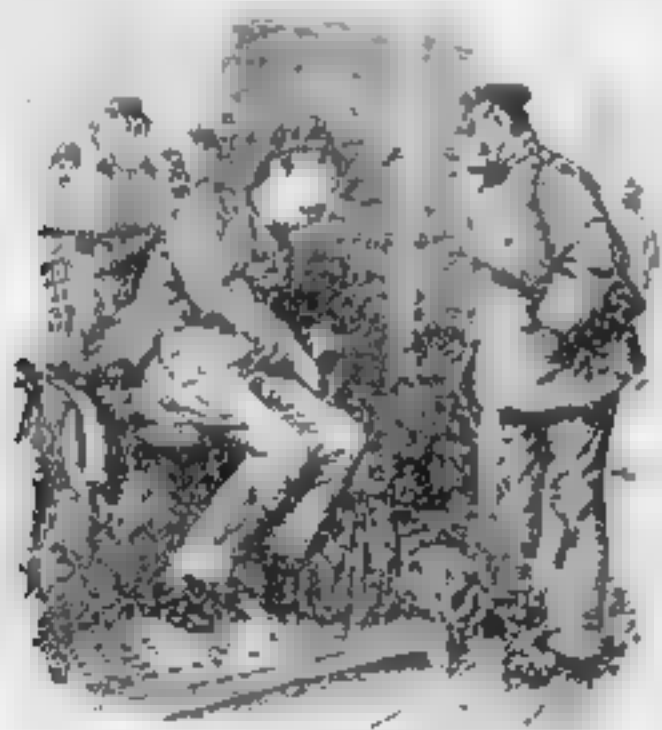
Și cum românul uită binele și-și reamintește numai de rău, nehotărârea celor de mai sus e sporită și de poveștile călătorilor care nu-și aduc aminte decât de „ce au pățit pe mare”.

Pentru cei care se tem scriu aceste rânduri, după trei zeci de ani de experiență, cu rău de mare, folosindu-mă și de excelența conferință a d-lui Dr. Zosin, care și-a făcut studiul militar pe bricul „Marea”; în ea a îmbinat știința medicală, talentul literar cu... propria experiență.

Să vezi că, după ce se vor citi cele ce urmează, cititorii îți vor da seama că răul de mare nu e obligator și că el se poate evita, — în cel mai rău caz, induci.

...

Răul de mare propriu zis nu e un rău provocat de mare, nici de nerul ei, nici de vederea ei. Că persoane ultra sensibile simt răul de mare privind doar o marină de... Și abei ori aud numai pronunțându-se numele „Prințesa Maria”... e drept. Dar în general nu are nimic rău de mare nici la mal, nici pe cheu, nici pe vapor în apă liniștită.



Marina din vaporul „Prințesa Maria”

Când însă pe vreme rea, — chiar pe Dunăre ori la Znaiov, — valurile clatină vasul fie în raliu, — ca copiii în vagon, — ori în tango, — ca în bărcuțe de la băici, — și mai ales când vasul face „opturi”, cărora francezii le zic „coups de casserole”, — „lovituri de tigă” când se prăjește ceva în ea, — atunci răul de mare se resimte de unit și prin imitație aproape de toți.

Răul de mare prin urmare își are zice mai bine „rău de balans”. Și e bine că i se zice rău, nu boală, deși e contagios, fiindcă nu-i microbian, e trecător și chiar salutar, cună nu se mai clatină puntea, te simți revărsat ușor, — cred și cu! — cu o poftă nebună de mâncare. E un rău care face bine.

CUM SE MANIFESTEAZA RAUL

Redau după d. dr. Zosin mersul răului, atât de sugestiv expus în conferința sa în cât auditorul a fost, fără motiv, cuprins de rău de mare și conferențiarul nevoit să facă o pauză.

„Simp în început o indispoziție nedefinită, nu-ți convine statul în picioare, găsești neplăcute mișcările navei. Incepi să te pînzi, dar și plimbarea te supără. O senzație de greutate a capului te îndeamnă să stai jos, dar curând vezi că nici așa nu-i bine. Greutatea capului se însoțește de o durere la tâmplă și une-ori la ceafă, care durere al senzația că s-ar potoli stînd culcat. Îți vine să te întinzi, să caști. De abia îți rămâne energia să-ți cauți culcușul obișnuit, de cele mai multe ori te așezi la întâmplare pe punte, pe colacul de funii, pe bancă, fără cea mai slabă idee că atitudinea ce o lei poate fi dăunătoare pentru cel ce te înconjoară.

„Faza aceasta prodromică se oprește de multe ori nci, dacă stai în poziția orizontală luată. Perzistența însă de a sta în picioare sau pe scaun se însoțește de amețeaie, ca să nu căzi, le sprîjini de obiectele ce-și vin la îndemână. Atunci te cuprinde o senzație de greață, saliva îți vine în abundență și începi să scuipi. În gât ni senzația unei înghițături care nu dispore cu toate silințele de înghițare și nu peste mult îți vine că vești.

Fața, încă dela început impalidită, se anemiează și mai mult. Sudori reci te cuprind peste tot trupul, dar mai ales pe față și pe tâmplă. Nici într-un alt impas nu apare mai clară neputința omului de-a opri ceea ce se impune cu atîta tărie, o senzație de rușine te cuprinde, atenuată de suferințele celor dinprejur. Odată lupta între voința de a nu vărsa și stomacul rebel terminată prin izbîndă a acestuia din urmă, te dedai vărsăturilor cu o pornire unică, pe care numai cei ce au suferit de rău de mare o pot aprecia.

Vești tot conținutul stomacal, alimentele, sucurile stomacale, mucusul, etc. Dacă stomacul e cu totul gol, sforțările de vărsături fac să se reverse în stomac o cantitate respectabilă de biu care e și ea dată afară. Acestor vărsături de biu, ori cît ar fi ea de periculoasă pentru suferind, unii medici li atribuiesc o însemnătate terapeutică și face neapărat bine stomacul dîndu-i ceva, căci altfel opinteliile de vărsare în gol ar determina vărsături de sînge.

„Aceasta ar fi o fază de stadiu, constituind un acces sau o criză de rău de mare, căci imediat după ea marea vărsăturilor starea răului se mai micșorează. Ai senzația unei depănare ușurări, unei fericiri nedefinite, în vreme ce sudoarea rece continuă să roueze înța și să umezească trupul. Respirația devine mai lentă, pulsul în schimb mai precipitat.

„Această fază de ușurare e însă de scurtă durată. Alt acces, cu aceleași faze izbucnește. Crizele, întrerupte prin perioadele de calm, se pot succeda, dacă poziția orizontală nu e păstrată, ceea ce se întâmplă marinarilor profesioniști¹⁾, până cînd curajul și moralul e distrus. Cazi ca un trunchi, neapăsător, pentru căe înconjurătoare, cu simțurile în parte adormite. Spomotele ce mai ajung la urechi, mișcările navei îți trezesc doar atît conștiința, cît să te convingi de nimicnicia firei tale, neputincios a te salva în caz de pericol, neapăsător dacă valurile te-ar înghiți ori un proiectil te-ar zdrobi.

„După mai multe accese te cuprinde senzația unei așa mari nefericiri, că îți scînteie prin minte dorința de a fi nimicit pe o cale oarecare, numai să scapi, singur te simți incapabil a face vre-o mișcare. Aceasta partea culminantă a răului de mare, parte de care numai pușni suferă — eu unul mărturisesc că m-am simțit de câte-vu ori în așa greu impas. Și am înțeles atunci povestirea lui Seneca despre Cicerone: acesta, aflînd că Marcus Antoniu, trimisese pe

¹⁾ Famosul amiral englez Nelson suferea de rău de mare, — dar își păstra facultățile mintale. Dovada că suferea se păstrează la muzeul Marinei din Londra: o scînderă cu resturi de boabe de fasole date afară de amiral în lupta navală dela Trafalgar.

Poppius, spre a-i tăia capul, se refugiase pe bordul unei nave; dar suferi în așa grad de rău de mare, că-i veni mai bine să se întoarcă și să țină capul ucigașului decât să îndure mai mult nefericirea răului de mare.

CAUZELE RAULUI DE MARE.

Nu vorbim de *causa causarum*, mișcarea vasului, ci de cele de natură organică, ca apoi să deducem și leacul.

Act. — ca întotdeauna, — părerile sunt împărțite și se pare că toți au dreptate. Sunt atâtea feluri de a suferi! De la o ușoară amețală și până la vărsare de sânge, atâtea trepte!

După unii răul rezidă în creier, e cerebral mișcările vasului provoacă o *anemie cerebrală*, — de aci paliditate, amețală, etc. După Altrie răul s'ar datorî mișcării lichidului cefalo-rachidian.

De aci leac: a se bea alcool, vin negru sau șampanie, pentru a provoca congestiunea, revenirea sângelui la creier.

După alții răul e stârmit de mișcarea, scuturarea, frecarea, comprimarea viscerelor în abdomen. Diafragma se aștește a menține echilibrul și apasă pe stomac, care dă afară conținutul.

De aci leacuri:

1) Să se reguleze respirația după mișcarea vasului, inspirând când se lasă în jos și expirând când se înalță (Wolaston).

2) Încingerea mijlocului cu un brâu de lână, astfel ca măruntaele să nu mai fie bolotote.

Procedeeul e foarte recodaminat, a fost singurul care m-a vindecat de rău de mare.

A și susțin că vederea mării și tuzazurilor e provocatoarea. Joacă un rol și ochii, — dor dovadă că nu-e ei cauza, e că orbi sufer de rău de mare și că se suferă și noaptea, pe bezna.

Iar niște spun că răul de mare e de ordin psihopatic, e datorit sugestiei. Se citează cazuri numeroase când pasageri convinși că sunt în plină mare au suferit, deși vasul era legat în cheu, iar unora chiar pus pe uscat¹⁾.

În realitate întreg organismul e afectat de mișcările vasului, și totul concurează la manifestarea răului, — abdomen, creier și psihic, în diferite feluri și grade, după vază, după mare și după individ.

Răul de mare, când e vorba de călătorii scurte, nu lasă nici o urmă. Sunt medici cari susțin că e chiar sănătos. Într-o călătorie lungă, cu zile întregi de furtună el poate avea însă consecințe asupra unor bolnavi, mai ales cel cu sistemul nervos desechilibrat. Se citează cazuri de sinucideri și accese de nebunie. Răul de mare poate provoca avortul. Acestea-s cazuri posibile, dar foarte rare.

LEACURI CONTRA RAULUI DE MARE.

Lăsând în o parte leacul unui „spiritual“, — „să stai cu ambele picioare într-un ghiordel așezat pe... uscat“, — și plecând de la certitudinea că răul de mare e provocat numai de mișcările navei, — constructorii au instalat pe unele vase mari scaune, cabine, saloaie cari stau... orizontal, nu se ciutină. Iar în ultimul timp, grație unor giroscopice puternice, s-au construit vase care joacă, dansează foarte puțin și duce.

Cum însă prea puțini iubitori ai mării dela noi au putința să călătorească pe asemenea vase, să punem la îndemână celor ce ne dăsc mijloace din experiența altora și a mea proprie, cu care dacă nu vor reuși chiar să ștădeze răul, dar să-l facă suportabil.

Pharmacis are multe preparate... secrete care s-au dovedit a fi eficace, — dela potiuinea Rivlér, injecții cu morfină, beladona, eter, cloroform, bromur de potasiu, hidrat de cloral, antipirină, nitrit

¹⁾ De frica răului de mare îndurat dela Cospoși la Sulina, două pasagere s-au retras în cabinele lor de cum a început manevra de plecare din Sulina spre Amre. Iși au suferit până dimineața, când se credeau ajunse la Constanța. De fapt Pr. Maria era tot la Sulina, pusă pe uscat la rondou (întoarcere). Iar o pasageră a suferit în port la Constanța, convinsă că vasul e în larg.

de amil. oxalat de ceriu, până la cocaină, etc. Fiecare medic de vapor prescrie medicamentele în legătură cu individul și starea mării.

Pe când făceam și pe medicul, — vaporul „Pr. Maria“ ne având unul ca acum, — tratam, în special doamnele, cu o pastilă de bromural cu o oră înainte de plecări. Pasagere care de obicei sufereau, au dormit liniștite pe tot traseul Bostor-Constanța. Medicamentului să fie luat însă înainte, nu după primele manifestări, căci atunci e dat afară înainte de a-i fi făcut efectul.

Mecanoterapia recomandă poziția orizontală, încingerea cu un brâu peste pântec și inspirații profunde regulate după mișcarea vasului. Brâu mai ales, când bromuralul nu a fost luat la timp, mi-a vindecat multe pasagere.

Psihoterapia, dat fiind puterea spiritului asupra trupului, e leacul cel mai puternic, chiar când se iau și medicamente.

Au fost comandanți care au vindecat toți pasagerii, dând în plină furtună semnalul de alarmă și jucând comedia preparării bărcilor de salvare.

D-l dr. Zosin citează cazul când „mori“ fiind de rău de mare, s-a sculat cu energie și mintea limpede să dea ajutor unui lochist care fusese prins de angrenajele mașinei lui „Mircea“. Eram martor la acest accident. Iar din experiența personală îmi reamintesc că atunci când aveam de lucrat calcule nautice, nu simțeam răul de mare. Calculele terminate... eram din nou doborât.

Grija, frica, ocupația decl. alungă răul de mare. — Într-o vreme, gândul de a-l avea îl aduce.

Se citează o întâmplare de pe un vapor francez plecat din Marais spre Port Said. Într-o cabină doi pasageri englezi, amândoi cu rău de mare. Cel din patul de jos era suferind de inimă și plămâni, se ducea să moară acasă: cel de sus suferea numai de rău de mare. Pe drum cel de jos își dă obștească alărgit înainte de a ajunge în destinație. Medicul și comandantul se scoboră în cabină pentru a constata decesul. Înainte de a eși, medicul se adresează căpitanului

— „Mător îi vine rândul și celui de sus!“

Ca prin farmec cel de sus sare din pat, se îmbracă, ese pe punte și de trauma morții n'a mai suferit de rău de mare până la Port-Said.

Chiar medicamentele, după Forez, vindecă „nu prin virtutea proprie a lor, ci prin virtutea ce li se atribuie“. Am avut cazuri de vindecări prin medicamente dar care au avut o reușită de îndată ce li s-a spus că nu pilula luată a avut efect, ci siguranța că are. Puterea medicamentului a căzut odată cu încrederea în el.

Cu toată eficacitatea psihoterapiei, ea e greu de apucat, medicul fiind mui și pacienții mulți, iar comandantul pe furtună având alte griji decât să împartă curaj fiecărui pasager în parte. Rămâne doar autosugestia, fiecare făcându-se medicul propriu, în loc de a-și zice „voi suferi“ să-și zică, să-și repete „voi fi tare“.

Din experiența personală dau următoarele sfaturi:

1) Stomacul să nu fie prea încărcat, dar nici odată gol, ca să aibă ce da afară, să nu facă apel la bila amară. Imediat după golire să se bea un ceal cald cu rom și să se ronțoe galeți. Aceștia fiind uscați absorb ca un burete sucurile din stomac, vărsăturile devin mai rare, când au loc, se fac ușor. În cele mai multe cazuri cel culcat adoarme buștean, iar cel care trebuie să stea în picioare nu se chinuiește.

2) Să nu se asculte poftele gurei, care îndeamnă la lucruri sărate ori acre: murături, lămâi, pări, vardele de Lisa, etc. Toate acestea vor fi date afară, însă revenirea lor e penibilă. Trebuie deci să se ia ceva care să se întoarcă ușor, — mâșline, ceai cu rom, biscuiți.

Acestea, combinate cu încingerea, cu respirația adâncă și cu preocuparea, alungă. — În cel mai rău caz ușurează, — răul de mare al celor de meserie. Așa l'am combătut eu și pe când pe „Mircea“ ca elev eram urcat la comandă sprijinit de doi marinari, răul de mare ne scutind de cart, ca sublocotenent făceam serviciul cu ghiordelul la îndemână, susținându-mă singur. — am ajuns cu ajutorul brăului, al ceaiului, al galeților și al voinei să nu mai simț răul mării chiar pe „Principesa Maria“, care deține recordul balnusu-gi, și unde îngrijeam pasageri bolnavi.

Cel care călătorește să se urce pe vapor fără teamă, să ia cu o oră înaintea piecării un bromural, să asculte de sfaturile de mai sus și... la a doua călătorie vor fi lupi de mare.

Să nu uite puterea spiritului, să și-l întărească și căutându-și o preocupare, un joc, o conversație animată, nici să se gândească la răul de mare.

Cu voință se învinge orice.

MOȘ DELAMARE

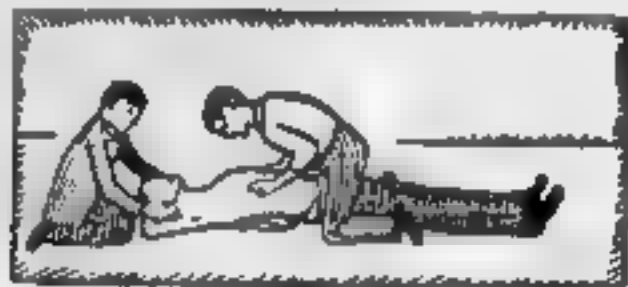
Ajutoarele în cazuri de înec²⁾

Cineva a intrat în bazin, în gârlă, în râu sau în mare. Nu știe să înoate. Face o imprudență și se înecă. E salvat în ultimul moment. Dar starea victimei e gravă. Este aproape asfixiată.

Cum o readucem la viață?



Dăm jos, cât mai repede, costumul de baie sau orice alt vestiment care îl acoperă pe înecat. La nevoie le tăiem. Il culcăm pe spate, întorcându-l puțin pe partea dreaptă. Îndepărtăm cu degetul mucositate sau nisipul din gura lui. Il aplecăm ușor capul și încercăm să-l facem să evacueze o parte din lichidul pe care l-a înghițit, vârind degetul arătător în gura bolnavului pentru a provoca prin vărsături expulzarea apei din stomac.



Il vom trage apoi limba în afară, făcând respirație artificială.

Pe urmă îl acoperim pe bolnav cu o pătură sau cu un halat. Umplem cu apă caldă un vas și-l plumbăm pe pântec, dealungul și pe spinării și pe talpa picioarelor. Scopul acestei operații este să sporim căldura în corpul înecatului, și tot în vederea acestui rezultat il vom fricționa puternic, cu tampoane calde de lână, părțile laterale ale coloanei vertebrale, brațele și picioarele.

Vom freca mai încet, dar mai îndelung timp, tălpile picioarelor și palmele.



Dacă observăm că înecatul face eforturi să respire, încetăm câțiva timp orice operație care ar putea să apese pieptul sau pântecul și să stănjenească mișcările lor. În cazul când, după ce și-a recăpătat cunoștința, bolnavul respiră încă greu, și dacă observăm că scoate un fel de spumă pe gură sau pe nas, vom căuta să provocăm vărsături gădilându-l gâtul cu o pană de găscă.

Nu vom da bolnavului nici o băutură mai înaltă ca el să-și fi recăpătat simțurile și să poată înghiți ușor. Totuși, ca să-l înviorăm, il vom introduce în gură câteva picături de coniac.

Când înecatul și-a venit în fire, il vom culca pe un pat.

²⁾ După „Gazeta Medicală” redactată de d. Dr. Ionănescu.

GURA SULINEI

Se vorbește în ziare de inaugurarea canalului Regele Carol II, și se subliniază faptul că de abia inaugurat, canalul și situația sunt reie la bară.

Trebue repetat neconținut că lucrările dela gurile fluviilor mari nu sfârșesc niciodată. Aluviunile pe care fluviul le poartă în suspensie se depun la gură. Curentul litoral Nord-Sud care a fost odată destul de important pentru a încetini procesul de formare a barei, în prezent nu mai lucrează suficient. E regretabil că astăzi nu se mai ocupă nimeni în mod continuu și perseverent cu studiul curentului litoral. Ar trebui să se consacre în fiecare an cel puțin 120 zile la epoci diferite, de creșteri, de scă-



Isolana C. R. D. ținând la mare.

deri și de staționări ale apelor Dunării în Deltă, pentru a studia cu mare atenție curentul litoral; ar însemna să studiem puțin cauzele boalei, iar nu să ne ocupăm numai cu extirparea excrescenței ce se produce neconținut.

În anul acesta se prelungesc digurile cu încă 1100 de picioare. Bancul cel nou se întinde depe acum la 2500 de picioare. Ar fi fost interesant cred să se prelungească în acest an digurile la extremitatea bancului adică pe o lungime de 2500 de picioare. Avantajul ar fi fost mare, cel puțin din punctul de vedere al concluziilor ce s'ar fi putut trage. S ar fi mers astfel cu digul până la fundurile de 24 de picioare și poate că s'ar fi ajuns la punctul unde curentul litoral ar fi spălat mai lesne noile depuneri. Că s ar fi format și acolo bancul e incontestabil, căci așa e normal să se întâmple, dar poate că procesul s'ar fi dovedit mai lent prin curentul litoral mai important și prin formarea bancului pe un fund mai adânc.

Din nenorocire soluții radicale nu există iar soluții noi nu se pot realiza căci lipsesc fondurile.

Soluția unui canal maritim ar costa sume imense și n'ar împiedica procesul de avansare al Deltei în cursul secolelor. Canalul maritim ar rămâne poate în fundul unui golf.

Scăderile de adâncime la bară astăzi se datoresc desigur și dragajului operat de curentul fluviului în porțiunea fundurilor mici ce s-au format la capul digurilor; instalând noi diguri pe aceste funduri mici, curentul spală bancul de lângă digul nou, iar la capul lui se formează noua bară.

Grapele cari se târau pe fundul apei acum o sută de ani pentru a obține o creștere vremelnică de un picior, nu fost transformate în unelte mai importante numite drăgi.

Viața fluviului e nesfârșită și aluviunile lui la fel.

Privind dezastrul produs de inundațiile din Delta, cu jalea oamenilor și a animalelor, ne dăm seama cât suntem de neputincioși față de mărimea și de puterea forțelor fluviului.

Să ne mulțumim să încărcăm vasele cu 20 la 21 de picioare, să ne adaptăm mediului și să nu aducem vase cari încarcă 28 de picioare în Dunăre. Un vas nou cu pescaj de 20 la 21 de picioare încarcă 5000 de tone, e destul.

E dureros că produsele muncii și solului nostru nu au preț și nu sunt căutate din cauza crizei grozave ce bântuie.

Să facem tot ce trebuie pentru a găsi condițiuni cât mai bune de navigație, dar să ne adaptăm vieții fluviului. Să nu lăsăm să putrezească în hambare marfa pentru că vrem absolut să încărcăm la 23 sau la 26 de picioare vasele. E la fel ca și cum am declara că nu vrem să vindem decât cu 100.000 lei vagonul de cereale. Nu le-ar mai cumpăra nimeni și nu ar mai fi nevoie nici de 12 picioare adâncime la gură. Din păcate chiar vasele cari încarcă 18 picioare așteaptă mult negăsind cumpărători. E cert că fabricantul de haine care ar confecționa costume pentru oameni de 3 metri înălțime nu ar vinde nici un costum de haine. Să ne adaptăm deci cerințelor naturii, să studiem mai mult condițiile ei, dar să nu îi cerem mai mult decât ne poate da.

Este lucru cunoscut că vasele mari sunt mai economice decât cele mici, dar navlul vaselor cari vin în Dunăre e aceeași fie că vasul încarcă 4000 sau 5000 de tone, fie că încarcă 10.000 tone. Cel care câștigă e armatorul, ori noi

ca armatori stăm pe o treaptă aproape de zero.

Cei ce scriu în ziare despre chestiunea barei nu ar trebui să uite niciodată următoarele:

1) Că ne lipsește un lucru de nimic, miliardele necesare pentru lucrări mari și urgente pentru amenajarea altei guri.

2) Capacitatea de navigație a fluviului are o limită și că niciodată nu vom putea aduce pe el vase cari calcă 25 sau 26 de picioare.

3) Că economia noastră națională nu suferă absolut nimic prin transportarea produselor cu vase cari încarcă 4.000 sau 5.000 de tone, în loc de vase cari încarcă 10 sau 12.000 de tone.



Remorcher pe canalul Sulina

4) Că apele mari aduc aluviuni în toți anii și că în epoca creșterilor mari aluviunile transportate de fluviu sunt importante, așa că dragajele nu reușesc să ridice destul de repede prisosul depunerilor cari formează bara.

5) Că nimeni nu poate prevedea cu certitudine ce se va întâmpla când digurile de la gura Sulinei vor eși la larg atât încât să lase mereu cu puțin mai la Est decât bancul dela Stari Stambul și nici nu se poate preciza de nimeni când va avea loc acea faimoasă blocare sau strângere totală a brațului Sulina.

R. N



DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAȚIEI

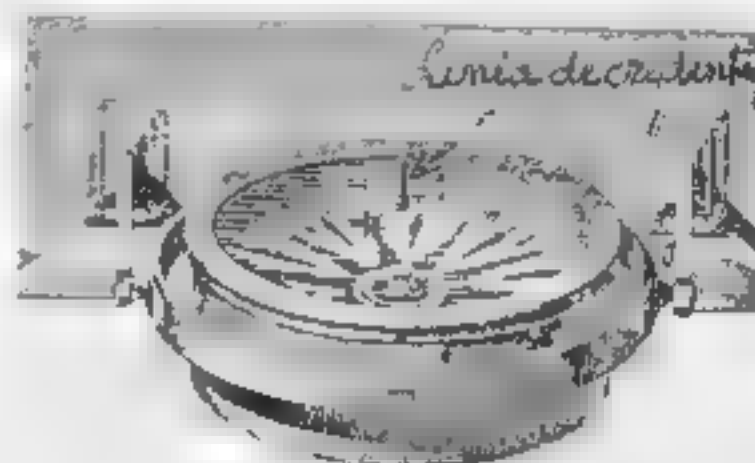
de C. Amiral C. BUHOLTZER

Istoricul Instrumentelor de Navigație. În Mediterana, leagănul civilizației și deci al construcțiilor navale, navele își regulau mersul lor după mări, iar dacă le perdeau din vedere, navigau după astre și constelații.

Pușoi cunosteau pe dinătară toate listele stelelor care trebuiau urmate, oră cu oră, după anotimp, ținând prova pe ele ca să poată merge de la un punct la altul pe mare.

În secolul V, navigatorii din țările nordice, întrebuințau corbul. Această pasăre mare aiașu porumbelului de a se orienta și a-și lua direcția coteșului unde a fost crescut, dar are simțul de a lua direcția unde uscatul e mai aproape. Dacă se dă drumul unui corb după câteva zile de navigație, și el se întoarce înapoi adică de unde

Busola însă nu era suficientă, trebuiau și hărțile marine. Principalul admis atunci, era simplu. Se puneau pe hartă diferite puncte ale coastei, așa încât linie care le uniau, arătau scris pe ele ce drum trebuie să se țină la busolă, și ce distanță sau câte ore trebuie să



mergi de la un punct la altul. Se urma deci drumul arătat, și când se zărea coasta, începea recunoașterea punctului unde s-a ajuns, punct care deseori nu era cel căutat, ci unul în o parte sau alta, după împrejurări. Recunoașterea se făcea cu „Portolane” sau „Vederile de coastă”, desenate pentru a se recunoaște punctele de pe coastă.

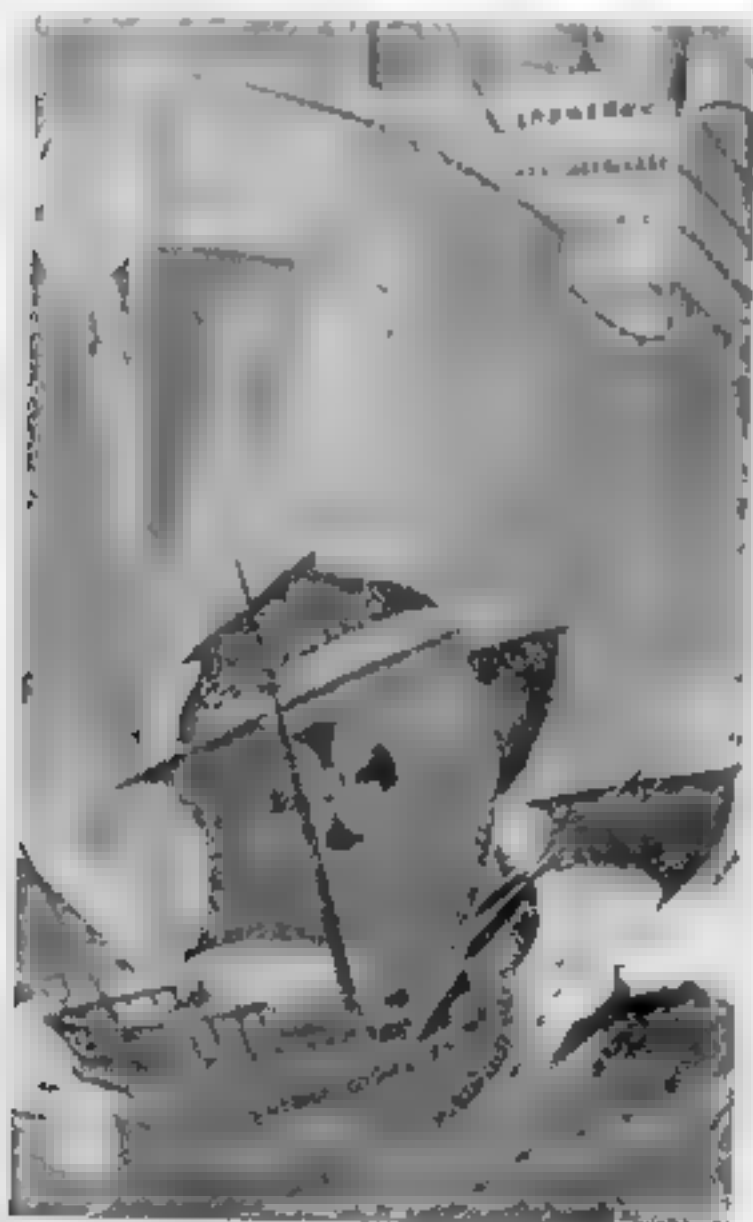
Navele din secolul al XV-lea sau din timpul descoperirii Americii (1492). Cu busola și „astrolabul” instrument care măsura înălțimea unui astru se putea preciza punctul unde se afla o navă. Cu aceste instrumente navigatorii portughezi s-au aventurat spre Sud și au descoperit Insulele Capului Verde, Madera și Azorele. Puțin mai târziu au ocolit (dublat) capul de la sudul Africii numit la început Capul Furtunilor și pe urmă Capul Bunel Speranțe. După câțiva ani, prin acest ocol au ajuns în India. Portughezii au început astfel să facă concurență Venețienilor, care navigau numai în Mediterana și aduceau produse din Egipt și din Asia pe această cale. Cristofor Columb în 1492, a întreprins călătoria sa spre Apus, gândind să dea de coasta de Est a Indiei, ocolind pământul pe care îl bănuia rotund, dar neștiind că până acolo mai sunt și alte pământuri.

Navele cu care a navigat, purtau numele de „Sf. Maria” „Pinta” și „Nina” și tipul lor se numea „Caravela”.

Erau aproximativ de 30 metri lungime și de un deplasament (greutate totală) de 80 la 100 tone. Columb ar fi făcut o greșeală dacă ar fi plecat cu o slopură navă „Caracă”, de 1000 tone, nave care existau pe atunci, căci numai plecând cu trei nave, a avut putința să exploreze paturile peste care a dat.

În timpul unei expoziții din America s-a făcut o încercare originală, construindu-se o „caravelă” după modelul „Sf. Maria” al lui Columb, și s-a trimis acolo.

Ea s-a întâlnit în Ocean cu transatlanticele moderne. Se poate judeca mărimea lor, când se văd alături.



„Sf. Maria” este cu un transatlantic

pe o navă. Înseamnă că în acea parte este uscatul; de la altă direcție înseamnă că acolo uscatul este mai aproape.

Deși în timpul faraonilor, se vindeca boala de nervi cu *praf de magnet*, și chinezii cunoșteau acum 3000 de ani piatra care arăta constelația nordului, totuși busola a venit mult mai târziu. Ea a fost adusă de Arabi, cari au luat-o de la Chinezi prin secolul al XII-lea.

La început era un ac magnetic, plutind pe niște plute mici în un vas cu apă. Pe urmă acul s-a pus pe un pivot ascuțit în o cutie și s-a numit „busolă” din cuvântul sicilian „busola” care înseamnă „câtă” sau „cât”. Pe la anul 1400, Englezii au numit-o „Compass” adică circumferință, căci peste acele magnetice, legate și suspendate pe un vârf ascuțit s-a lipit o hârtie circulară, pe care se scriau de la nord, acul, împrejur, cele 360 de grade ale circumferinței.

LITERATURĂ

Rugămintele

Lui Măss De Amare

Moşule, să-mi spui acum
O poveste de la Mare.
Cu Speranţe amăgite
Şi cu ochi pierduţi în

Cu Fregate rătăcite,
Cu Sirene încântătoare,
Cu Dorinţi nemuritoare
Cu Iubiri nemuritoare.



Şi Corăbi acufundate
În adâncuri de Oceane
Şi Catarge sfărâmate
Şi-astupate de Liane

Cu Parâme şi cu Vele
Şi cu depărtări de maluri,
Cu Portret ţesut din Stele
Şi suspin purtat de valuri.

Spune-mi Moşule acum
O poveste de la Mare
Să mă poarte 'n vis, ca spuma
Largului în zăpădărire.

SPRING

Crepuscul la Tomis

Lui Jean Bart

Pe mare 'n asfinţit
Şi vântul
Îmi poartă barca pe cărarea
Cu care Soarele şi Marea
Se îmbrăţişează cu pământul!

Din larg
Ca nişte veşti urgente
Inamoratele Sirene
Apar cu gesturi indecente
Şi 'n cinstea mea încep să 'noate
Pe spate
Cu câte-un far aprins sub genă



Ce nu luminează n-astintit
Temutul semn de întrebare
Cu care Marea m-a 'nfrăţit

Iar eu
Pornit în căutarea
Frumosului nepus în rimă
Un vagabond pe care marea
M-a scos de pâr, din adâncime
M'avânt din nou în infinit
Şi convertit
De dragul unei jucări
Măgâl cu mâinile de Astrul
Ce ca un pescăruş rănit
Îşi moare aripa 'n albastrul
Crepuscularei agonii

ION MINULESCU

Geamandura

*A început de-aseară geamandura
— Sub biciunea fiecărui val —
Să urle jalnic, cât o ține gura,
în ceruri năpustiuri un șacal...*



*Ea se frământă, se zmuțește ntr-una,
Să scape și să intre l'adăpost
Când, îngrozită, a simțit furtuna.
De ce-ar mai sta în mare fără rost?*

*Zadurnică i-e însă frământarea,
Din ancoră și lanț nu se mai scapă,
Cine-a văzut înduișoată marea,
Sau a văzut o lacrimă din apă?*

*Pe lângă ea, de par că-i dau ocol,
Trec torpiloare, cargobote grele
Și intră 'n port, ca păsările 'n stol
Și bărcile cu albele lor vele*

*A mai rămas în mare numai farul
Ce-o mângâie și-i spune cu pruirea
„Când ai cu cine împărtași amarul
„Să-ți pară dulce chiar nenorocirea!”*

ION PLUTAȘU

SIRENA NEAGRĂ¹⁾

de JEAN BART

Ce senzație lăcuse în tot portul aparipa Nates!

Ortunde se arăta creola — pe stradă, pe cheu, la plajă, străgrea toate privirile pe urmele ei, plantă exotică, animal de specie rară.

O siluetă fină, avelă, miadicioasă, deși copilă încă, dezvoltată bine, crescută din pân ca o plantă de Sud cu sevă bogată, tropicală.

O frumoșe aproape sălbatică. Pielea de culoarea șocolatei. În ochi avea scântei de fosfor, ca ochii de pisică. Părul aspru, creț, era de un negru cu reflexe albastre.

Un zâmbet candid, copilăresc, îi flutura vesnic pe buzele ei cărnoase, vașnii. Și când râdea îi scapau albeaștră șiragului de dinți mărunți ca la un pui de lup. Umbra îmbrăcată c-o grație bizară. Se drapa c-o stofă indiană, în gâmben sau în roșu. În loc de pălărie, își răsucea cu artă pe cap un fel de broboadă, ca un turban de mătase aurie cu bande verzi, coșurile ridicate, ca două cornuțe. Își schimbau direcția la fiecare pas.

Când apărea Nata pe cheu, în ritmul unui pas elastic, poizată de toamnă aurie a zărilor de toamnă, cucerea toate privirile în drumul ei spre plajă. Ochiul avizi o măsurau prin gramurile birouriilor din port. Binocurile se îndreptau de pe puntea vapoarelor dealungul cheul. Femeile curioase și letele geloase, o spionau după perdele cu ochii lor pismași. Bărbați, tineri și bătrâni, cărora ea le furase, fără să știe, somnul o sorbeau c-o voluptate ascunsă. Și toți, cu ochii lacomi, o desbrăcau din mers. Iar ea, peștaloare de furtuna deslănțuită în urmă, trecea senină, sigură pe sine, pășind c-o armonie grapoasă și mândră ca o regină din orient. Turbulența îi da frumuseței sale un aer biblic, orientat.

La plajă, pe patul cald de nisip, se desbrăca înșirată, c-o impudică și senină candoare. Aproape goală, cu tricoul lipit, lănuș pe rotunjime trupului ei șerpuitor, cu sânul viu, fraged, abea format apărea în picioare, c-o siluetă fină, pozând lucie sub razele soarelui. În decorul mării, ca o sacră statue antică, sculptată în marmură neagră.

Cu îndrăzneală și siguranță, dintr-un singur salt, se arunca în apă. O clipă dispărea în mijlocul unui vârtej de spumă, și apărea departe spintecând ritmic valurile, ca un delfin în larg. După ea, pe lăsa mării, se deschidea ca în urma unei torpile vii un evantaiu imens de apumă albă, dantelată, cu rigie lungi, întinse până în tărâm.

Cei mai buni înotători se încercau zadarnic s-o ajungă. Începau în grupe, ca la curse, se întrecuau lung până ce oboseau pe rând și renunțau, storși de puteri se înapoiau la mal.



Ea singură, departe, rămânea în larg. Căutată, întinsă ca o planșă, cu mâinile sub cap, cu ochii țintă în albastrul cerului. Fără să miște un deget, plutea cu voluptate ceasuri întregi — era în elementul ei — lumea-i spunea *Sirena neagră*.

Mai greu era pe uscat decât în apă. Sirena Neagră, cum îi spuneau unii sau Miss Șocolat, cum îi spuneau alții, căzuse parcă din

¹⁾ Fragment din romanul „Eoropolis” de Jean Bart.

ună pe pământ. Intrase într-o lume nouă, străină și neînțeleasă. Privea la început în jurul ei stupoasă, nesigură, căutând să pătrundă cu mintea ei fragedă lumea văzută prin vălul magic al tinereții. Atâtea enigme avea de deslegat. Cu ce frică intrase în lumea asta nouă. Se temea că nu are să poată învăța limba țării în care debarcase. Vorbea o franceză muzicală, îndulcită cu un ușor accent creol. Românește învăța repede. Grecește mai greu. În patria ei, peste Ocean, Nata fusese crescută la școala catolică franceză a călugărițelor misionare.

Și după atâta vreme scursă, ea vedea încă seara, în pat, cu ochii pe jumătate închși, printre gene, ca într-un vis, dormitorul nesfârșit al internatului în care-și trecuse copilăria.

Paturile albe, înșirate la rând. Lumina palidă a candelor pălăind la picioarele Fecioarei de ipsos din perete. O umbră cu voalul alb al surorii păzea mătă alunecând pe scutul parchetului — rondul de noapte al micii de serviciu.

Copilă, se trezise la mânăstirea-școală a misionarelor, născută aici patru ani când îi murise mama, mușcată de-un scorpion.

Tată său, nestind ce să facă, o adusese în brațe la mânăstire. Fu primită în secția orfanelor. Crescuse acolo de mică, îngăduită, mângâiată și răstăpătată de toate mamele, ca un mic animal sălbatic și orăz.

Înșușă de școală, ageră, îndrăzneală și de o sănătate voinică, era în carte, ca și la jocuri, cea dintâi. Sora Augustina o ocrotise cu o dragoste de mamă. Ea se legase instinctiv de mama asta duioasă, cu chipul de mucenică, întocmai ca icoana Sfintei Varvara.

Într-o zi, pe când mergeau în căld cu școala la plimbare, afară din oraș, un păzitor beat, la capul unui pod, le tăiase drumul. Sora Augustina era în primejdie. Bețivul îi pusese mâna în piept și o „âlțâia înșurând, fetele, înăpăimântate, o luară la fugă tipând. Singură mica Nata sări în ajutor. Se repezi ca o pisică sălbatică, zgârită cu unghile și mușcând cu dinții până la sânge. Vioasă, deșteptă, învățase cu ușurință. Sărguința îi fusese răsplătită cu micile distincții. Păstra cu pietale cordoane, panglici și medalii cu alinpi. Creșterea religioasă îi rălănașe sufletul. Fermețată din legendele din „Viața Sfinților”, primise gustul estival. Trecuse dela cărțile evlavioase la literatura românească, mai mult sau mai puțin inocentă, pe care le devora luându-le adesea pe ascuns din biblioteca școlii.

Ce empușe în toată școala când a plecat creola. Superioara, mama atârșă, văzu cu durere planurile ei risipite. Fata asta, care pătrăsea comunitatea ca să se piardă în lume, fusese de mică așezată educată pentru rolul de misionară creștină în colonii. Câte iluzii... și Nata văzuse că să atingă odată să obțină și ea voalul de mameasă a lui Christ. Schimbând brusc macazul vieții, creola intrase într-o lume nouă. Trăia visând. Se lăsa dusă plutind de valurile vieții. Măgălită, oamătită, inota cu deslătare în farmecul eternului miraj. Căci din prima zi, fără să cunoască limba și țara în care debarcase, un lucru sigur înțelesese bine: era frumoasă, făcea efect.

Instinctiv simțise că are preș, că-l admirată și cota ei la bursă urca din zi în zi.

O droaie de tinerețe, de felurite năpți, roiau în jurul ei. Agenții de vapoare, curțierii levantini, din lumea comerțului maritim, n-o mai

săbeau din ochi. Toți băieții mai sercheși de la birouri s'apucaseră să învețe francezește. Ampliații spucuiți și gravi, din lumea diplomatică a Comisiei Europene a Dunării, îi serveau regulat reviste ilustrate și flacoane de parfum, venite fără vamă direct de la Paris.

Subprefectul, un burlac prezentabil, cărunț dar bine conservat, o plimba cu barca, discret și cam jenat, în nopțile cu lună plină. Judele de instrucție, un tânăr magistrat integru și rigid, sedus și el la urmă, se îndulcise în conversații lungi ținute în francezește pe când o acompania la plajă.

Doctorul Lascu, pentru Nata își negăja tânărul. O pândea de cum ieșea din casă. Și când nu reușea să o prindă, trecea alinaș ca de-un magnet la fiecare oră pe sub balconul ei.

Un borcan mare de lut, pentru castraveți muraji, era așezat în colțul balconului, spre stradă. Doctorul, foarte mic, saluta respectuos, convins că acolo-l creola în colțul ei favorit.

Înăcașala doctorului fusese răspândită în tot portul de „Leoaică” nevasta șefului vamii, care nu-l mai putea suferi pe doctor de când venise în vacanță bădătu și cel mare Ovidiu — fiindcă era în anul întâi de medicină, familia îi spusese doctorul. De aci o regretabilă confuzie de titluri și o răceală în raporturile dintre biroul vamal și laboratorul bacteriologic din port.

În jurul creolei se formase un fel de suită, o curte de cavaleri răsărită, care o însoțea pretutindenea.

„Prințesa Dolariilor”, cum îi spuneau mulți, atrăgea ca vraja de necunoscut, ca un pinut străin, exotic și misterios. În escorta adoratorilor constanți se distingea dintre toți un tânăr brunet, cu o nobilă nas grecesc.

Felachi Papagazianu, pentru că debutase urât la cluburile din Atena, după o aventură galantă în lumea mare, fusese expulsat de „măști” la loc de pocăință. În Valahia, trimis pe lângă anchiul său în colonie, ca diplomat de carieră, secretar la Consulat, Even la Dunărea de Jos.

Din prima zi în care debarcase își cuceri titlu de arbitru elegant. Cravata și-o acumbă de două ori pe zi. Sacoul turnat pe trup. Și pantalonii albi, de tenis, călcați perfect pe dungă, făceau senzație în tot portul.

Volubil, grațios, avea o voce muzicală și o conversație elegantă. Vorbea curent o franceză de salon și nu-i trăda decât accentul acipuit al veșnicului se grecesc.

Unchiul, consul, vechiu diplomat de carieră, curtezan tomatoc și o lungă experiență în viață, îl descălea mereu.

— Așugură-te de tânăr bădăte! Odată îți bate norocul la ușă. „Comora neagră” îți stă la dispoziție. Numai să întinzi mâna. Merg repede la țintă. Indrăzneala, voința cuceresc țemeșca era mai tare. Americanul e un vulpos bătrân, dar n-o să aibă încotro, va fi forțat la urmă să cedeze...

Nata însă rămânea același. Semnă, egala. Cu zâmbetul ei dulce, cu aceeași franchețe și candoare le vorbea la toți, fără să aștepte o preferință nici unuia din asupinătorii care compuneau suită. Și ochii ei foalorici, strălucitori de tinerețe și sănătate, păstrau aceeași privire curată, îndrăzneală și nevinovată.

Nimic nu ascundea, pentru că nu avea nimic de ascuns.



CRONICA

Turismul de apă

Turismul e un cuvânt proaspăt introdus în vocabularul românesc. N'a ajuns încă să fie cunoscut de marele public și nici nu-l iaat în serios de către gravii cărmuitori ai țării.

În aite părți, de multă vreme statul și particularii se preocupă de aproape de chestia turismului, care constă dintr-o importanță problemă economică, culturală și politică.

Orașe, regiuni, țări, știu să tragă mari foloase din turismul organizat cu pricepere și abilitate. Ar fi o întreagă ramură de activitate românească de care noi până acum nu ne-am ocupat de loc.

Deocamdată să aruncăm o privire numai asupra turismului de apă. Marile companii de navigație, care și-au îmbogățit pe vremuri transportul emigranți și mărfuri, astăzi lucrează în pierdere.

Spiritul comercial a născocit însă noul mijloc de atracție și câștiguri.

A început propagandă și reclama pentru a atrage lumea. A



Pe vaporul „Arhipelagul Grecic” în excursie.

deschide pofta călătorilor pe apă, a ademni oamenii din toate părțile sociale să se distreze cu vapoare în cuprinsul țării și dintr-o țară în alta.

Unele companii de vapoare au ajuns să introducă sistemul biletului de călătorie plătit în rate.

Altele au imaginat niște călătorii de surpriză. Nici călătorii, nici căpitaniul vaporului nu știu unde au să meargă. Numai în largul mării se deschide plicul secret pentru a se afla care-i destinația vaporului.

Ziarele sunt pline de reclamae birourilor de turism și a companiilor de navigație ca să încească lumea spre florile Nordului și spre antichitățile Orientului.

Nu-i destul să se facă niște decorative cu itinerare de plecare și sosire a vapoarelor în curse regulate. Se cere mai mult — se caută a provoca dorul de ducă, a atrage a creca noi curente de călătorii.

S-a recurs și la literatură. Scriitori mari sunt trimiși în călătorii pe cari le descriu pentru a deschide pofta cititorilor să călătorească. O societate grecească de navigație intră în legătură cu grupul intelectual, de la *Nouvelle Revue Française* și trimite la Marsilia un vapor de pasageri pentru o excursie în Arhipelagul grecesc.

Ca să facă pe cetățeanul unei țări străine să dorească a veni în insulele grecești locuite odinioară de semizeii și ciclopi, pentru a atrage să vadă locurile unde a trăit Pericle, Demostene, Platon și Safo, nu era destul să se facă obișnuita, recea reclama.

Maniera de stil comercial a agenției vapoarelor, a căpitaniului sau a directorului general al societății, nu ajunge să ispitească publicul.

În colaborare cu revista franceză, abia dăruie a vapoarelor grecești a făcut să apară o serie de articole scrise de un mare literat, care a reușit să evoce într-un admirabil stil clasic frumusețile antichității elene.

La noi...

Nu s-a putut să se mențină — ca și în România — formele serviciului de stat, deci în exploatare nu poate să predomină spiritul comercial. E de prisos să spunem că în România serviciul de stat este în pierdere. Dacă pierde sau câștigă serviciul de exploatare, funcționarii de stat primesc același salariu — sau mai bine zis trebuie să primească.

Turismul s-a intrat până acum în preocupările direcțiilor respective.

Pe Dunăre, bunicii noștri cari nu aveau încă drum de fier, se serveau de vapoarele societății austriace (D. D. S. G.).

Astăzi călătoriile pe Dunăre, cari se făceau de nevoie, se fac de plăcere.

N. F. R. (Nouveau Fluvial Român) începe să atragă pe pasageri amenajați pentru curse lungi pe Dunărea de sus, spre Viena.

Lignele circulate cari câștigă sunt numai pe Dunărea maritimă (Braila-Sulina-Vălcov) în regiunea unde nu sunt căi ferate. Lumea este nevoită să meargă pe apă.

Vapoarele românești pe Dunăre își fac în conștiință cursele, după program, cu sau fără călători. N. F. R. n-a luat niciodată inițiativa excursiilor pe apă. Dacă uneori se fac, ele se datorază societăților particulare care închiriază câte un vapor sau intervințelor autorităților.

Ca ce dificultăți, și enervare chiar, se fac asemenea excursii — ca totuși cer reducere dacă nu gratuitate — îmi spunea un funcționar de stat plăcut de mulțimea care invadază și murdărește vaporul și nu curat, legat luni întregi la mo.

S. M. R. (Serviciul Maritim Român), odinioară faim România în Orient, astăzi în tristă decădere, pierde pentru că nu și-a reînnoit vapoarele și pentru că, în general, numărul călătorilor pe această linie orientală s'a micșorat din anumite pricini, economice și politice.

Și totuși avem o situație destul de favorabilă pentru tranzitul mărfurilor și turiștilor în Orient.

Suntem în cea mai aproape vecinătate pe apă de punctele de interes turistic — Stambul, Atena, Cairo, Egiptul.

Din toate părțile lumii turiștii vin spre Orientul apropiat.

Ce-s făcut S. M. R. să atragă curente de turism pe la noi spre Orient? Dacă Englezii, Francezii, Italianii nu prea au de ce să în drumul prin România, apoi Polonezii, Cehoslovacii, Germanii și turiștii țărilor baltice, pe la noi li-i mai aproape să treacă în Orient.

Prin Constanța e drumul cel mai scurt.

S. M. R., care trebuie să-și facă o lătină reclamă în limbile țărilor vecine, nu are până azi nici măcar un ghid în românește, pentru ca cetățenii din Ardeal să aște că pe lângă vapoare nemțești și ungurești umbă și vapoare românești pe Dunăre și Mare.

Fără să se facă nici o propagandă în Polonia, ne-am pomenit cu o mulțime de Polonezi atrași de soarele Mării Negre, la plajele noastre. E drept că pe mulți i-au surs ploșnițele și i-au stors speculanții stațiilor noastre balneare. Dar ei singuri, fără să-i tragem

noi de mână, au venit să ne deschidă o nouă perspectivă de viitor.

Bulgarii, cu stăruința lor, au început o propagandă serioasă ca să atragă atenția spre Varna.

La noi, înalții și gravii funcționari superiori din respectivele direcții, privesc cu dispreț și ironie la orice mijloc de propagandă, le repugnă reclama comercială, care nu șade frumos unei instituții de stat, pe gârle sunt cheltuielile de reclamă.

După ce serviciul pierde să mai dea și bani pentru reclamă argumentează cu o abstrucție logică oare direcția indignată.

Ne învârtim dar într-un perfect cerc vicios. Ne vom hotărî să rupem acest cerc, să schimbăm ruginita mentalitate etatistă, să ne folosim de experiența altora mai cumini decât noi?

Dar trebuie să fim drepi. De câteva zile s-a anunțat prin ziare că s-au introdus bilete C. P. R. cu preț redus în combinație cu N. E. R. pentru excursii la Porțile de Fier și în Delta Dunării, iar S. M. R. a redus prețurile cu 30 la sută.

Din partea Ligii Navale Române așut cu toată bucuria acest început, dar mi rezerv dreptul de a vorbi altă dată mai pe larg despre aceste două măsuri luate de Regia Porturilor și Căilor de comunicații pe apă.

Yacht-Club la Snagov

S-a inaugurat la Snagov un Yacht-Club.

Înainte de război o asemenea știre ar fi alimentat zefemeaua românească. Astăzi, când marea înădăre a lacului Snagov este pusă în valoare, organizarea unui sport nautic pe lac este foarte naturală.

Și măine, când se va curăți lanțul lacurilor din jurul Capitalei, răspândirea sportului nautic în marea publică bucuresteană va fi o necesitate.

Un grup de amatori a înființat o societate, și-au înlocuit un atelier de bărel; au construit un pavilion original într-o poziție pitorească, la marginea pădurii, pe malul lacului.



Pr. Valentin Băescu

La inaugurarea acestui club a asistat și d. primar care, bucuros de realizările făcute, a promis tot sprijinul pentru dezvoltarea sporturilor pe apă.

Deși Capitala noastră nu-i așezată nici la izvoare nici la mare, are un jurul ei destulă apă și pădure.

È curios chiar cum nici unul din părinții Capitalei nu s-a gândit până acum să organizeze pădurile și lacurile din apropiere, pentru ca poporul să se bucure de pitorescul și binefacerile naturii.

Distracția este tot așa de necesară ca și pâinea.

Modul cum trebuie poporul să-și petreacă orele libere, este o mare problemă socială de care statul și comuna trebuie să se ocupe serios.



D. Inghir N. Carand

Nu există nici un alt sport în lume care să dea satisfacți, mai complete ca sportul nautic. Văslind, toți mușchii se pun în mișcare. Câștigi elasticitate, supieșă, vigoare.

Manevra pânzei pe apă formează ochiul, stăpânește nervii, dezvoltă curajul, spiritul de inițiativă pentru decizii prompte, dă înșel omenești puțința de a conduce.

Sportul nautic stăbunind cea mai perfectă armonie dintre spirit și corp, este numit regele sporturilor și sportul regiilor.

Cu drept cuvânt se poate zice că acest sport este științificizat. Dar în loc de a fi localizat în laboratoare ei se practică în sânul larg și natural, într-un mediu fizic pur — în largul mării, nu există praf și nici microbi.

Acest sport este oare numai apanajul miliardarilor? Nici de cum. Bărel se găsește după toate punctele. Aceleași satisfacți poți avea în mica barcă, pe care singur o conduci, ca și miliardarul care face turul lumii în yachtul său somptuos ca un priat flotant.

O barcă, un câter, un mic yacht, costă mai puțin decât un automobil — și slavă Domnului automobile avem destule. Turismul de apă are mai puține cheltuieli decât turismul automobilistic.

Unbind ca meciu, cu propria ta casă, scapi de ployniștele hotelurilor și de otrăvurile birturilor. Ai patul și tacămul tău în casa ta flotantă.

Turismul în general, și mai cu seamă cel de pe apă, este prea puțin dezvoltat în publicul românesc, deși antora a fost cu țara noastră destul de darnică în pitoresc și originalități.

Acest sport sanitar a fost popularizat mai în toate țările, a intrat în programele școlare și în educația publică.

Chiar țările care nu au deschisă nici o fereastră la mare și-au dezvoltat sportul nautic pe râuri și lacuri.

Pe oglinda lacurilor elvețiene, pe mările lac Balaton din Ungaria, mai de pânze se încrucișează în adierile capricioase ale vântului.

Cele câteva începuturi făcute la noi — printre care acum numărăm și pe Yacht-Club București — merită toată admirația, și trebuie ajutate sub toate formele pentru a se putea populariza și în România sportul nautic.

Harta globului este străpunsă de stajul creionului, care marchează drumul pe partea cealaltă a globului până la noi.

Din punctul de plecare (Washington, la 1 Oct. 1931) Yachtul s-a îndreptat spre insulele Bermuda, de unde apoi a trecut în arhipelagul Bahamelor și al Antilelor, canalul de Panama. Din capătul canalului, din spre Pacific, Yachtul „Camargo” străbate ecuatorul, trecând în emisfera Sud. Se oprește prin toate insulele la vola capricioasă. Ating insulele Fidgi, noule Hebride, noua Caledonie și apoi scoboară în regiuni mai reci, vasul este dublat cu plută, asbest și lemn. Apoi abordează la Sidney iar de aci se îndreaptă spre insulele Solomon, Noua Guinee, Moluche și se opresc tocmai la Singapore. După un popas mai lung atinge insula Ceylon, apoi Bombay: apoi se îndreaptă spre golful Aden, după care străbate canalul Suez. Se oprește pe coastele Palestinei, după care trece Dardanele și Bosforul punând capul pe portul nostru Constanța. Aci sosește în ziua de 22 Mai, a. c.

Oaspeții Yachtului „Camargo” debarkă aci spre a vizita țara noastră, după care apoi va ridica ancora spre a continua volajul în jurul Europei.

Am admirat splendoarea acestui yacht, adevărat palat flotant, pe care l-am părăsit cuprins de melancolie. L. GIEZZO ED.

Barca „Sofia”

Cine trecea, până acum câțiva ani, pe la gura Dunărei trebuia să cunoască pe *Barbu Spiru Baratchioglu*, șeful piloților dela Comisia Europeană.

Adevărat lup de mare, a servit peste 50 de ani. Trăiește la Sulina ca șef pilot onorific. Un marinar interesant despre care ne vom ocupa altă dată. Pătimaș manevrier, la toate cursele de bărci unde lua parte cucerea premiul întâi cu barca sa „Sofia”.

Il lăsăm pe el să ne povestească succesele din trecut.

„În anul 1902, mi-a sosit cu un vapor al Companiei Courtgi, barca ce comandasem la Mitline. Era lungă de 9 metri și lată de 3 metri, avea punte, și în partea dinapoi cabină destul de comodă, puteam sta înăuntru în picioare și ar fi putut adăposti 3 persoane. Cabina era de vreo 40 cm. mai înaltă ca restul punții. Am confecționat pânzele și restul accesoriilor aci în Sulina. Doriam cu orice preț să nu fie întrecută de nici o altă barcă cu pânze, și în acest scop am prevăzut-o cu, o randă mare, o contra randă deasupra primei, și 3 flocuri. Am botezat-o „SOFIA”, dându-i numele ficei mele.

În luna August a acelui an barca mea era gata, și am luat parte la regatele din Sulina, câștigând premiul I-ii. Era pe atunci în Sulina, Comisar Maritim d-l Căpitan Focșa, iar la Constanța, Căpitan de port, d-l Căpitan Mihail Triandafil.

După victoria de la regatele din Sulina, am plecat la Constanța, iar de aci la Varna, unde erau regate de bărci. Am concurat și am câștigat și aci premiul I-ii. Mi s-a oferit o statueta de bronz cu pavilionul bulgar.

În vara anului următor fiind regate la Constanța, am pregătit din timp barca, trebuia să mă duc, eram sigur că voi câștiga și aci căci, barca mea se arătase invincibilă manevrată de mine. Într-adevăr am câștigat premiul I-ii. Mi s-a oferit o sumă de bani de către autorități, iar mai

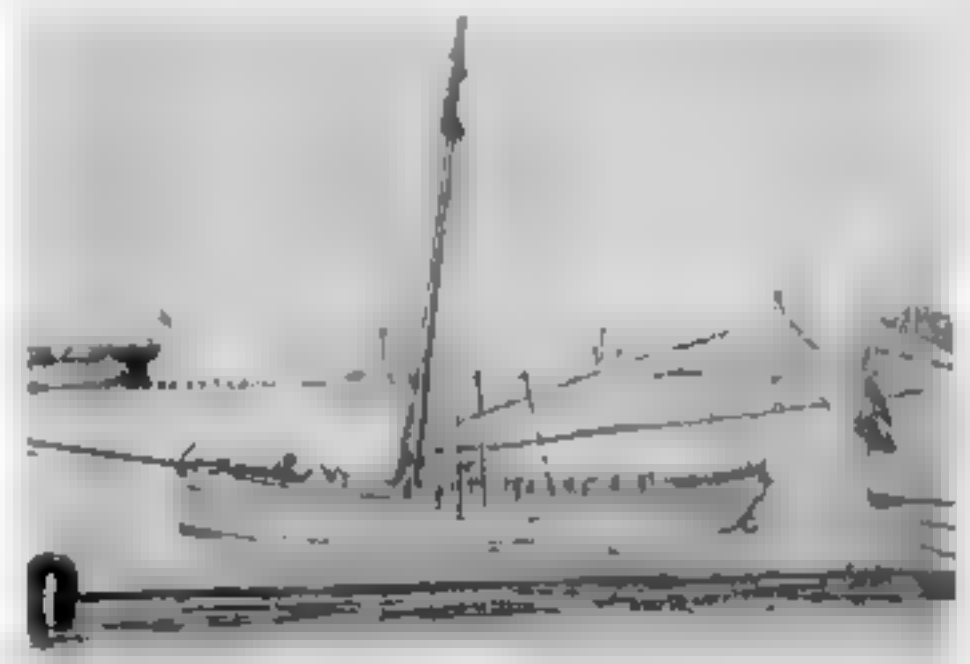
târziu pentru aceeași victorie, am primit la Sulina de la staționarul rus „Psezuape” ce se afla acolo, un tunișor de bronz.

În vara anului 1904, am plecat la insula Cerigo, la Sud de capul Matapan din Grecia, pentru a lua parte la regatele ce aveau loc acolo, cu ocazia serbărilor nautice grecești.

Plecând din Sulina nu m-am abătut nicăieri, am tras direct la Constantinopol și apoi fără altă escală, la insula Cerigo. Și aci barca mea Sofia a luat tot premiul I-ii, concurând cu multe bărci de talia ei și de toate pavilioanele. Plecând pentru Sulina, m-am oprit la Constantinopol și Constanța.

570 mile parcurse fără escală de barca „SOFIA”

Era prin luna Iulie 1895, sosise în Sulina din susul Dunărei un vaporuș mic, cam de 10—12 metri lungime. Proprietar era un american, vaporușul îl cumpăraseră în șantierele din susul Dunărei. La întrebarea mea de șef pilot, de ce avea de gând să facă, spunându-mi că va pleca la Pi-



reu imediat ce îi vor fi gata proviziunile, i-am atras atențiunea că vasul său nu este făcut pentru mare și ar fi bine să renunțe.

De altfel și lumea care se strânsese pe mal în fața vaporușului, discutau cu aprindere, în cunoștință de cauză, dacă va putea sau nu ținea mare. Doar nu degeaba locuiesc ei pe malul apei, cu toții se cred marinari pricepuți. Este foarte interesant să asculți retras mapoia mulțimei ce se strânge la mal să privească manevra unui vas, vei auzi imediat din mulțime, discuții asupra manevrelor ce trebuie să execute vasul. „Iată, vedeți, acum va stopa, acum va pune toată cârma la dreapta, acum trebuie să pue toată viteza înainte, acum trebuie să stopeze și să pue mașinele înapoi, poi că, de nu, intră cu prova în cheu” — și îl vezi bine, spun cu atâta convingere, însoțind spusele cu gesturi din cap și din mâini, că te întrebă când vezi că vasul a întors fără să i se întâmple nimic, cum de a putut să scape. Explicația dacă ești atent o ai tot dela mulțime, auzi imediat grupul: a avut noroc, a scăpat ca prin minune, ca și când

Căpitanul și pilotul vasului nemanevrând cum spuneau ei riscau să avarieze vasul și numai o minune l-a salvat.

Cam așa se făcea critica și cu vaporasul americanului: părerile erau împărțite, unii spuneau că va merge, alții că nu.

Vaporașul avea o imersiune în apă deabia de 2 picioare engleze, iar partea deasupra apei și cabina erau de cel puțin de cinci ori pe atât: acesta era defectul pentru care am repetat proprietarului să nu iasă la mare cu el.

După câteva zile de la plecarea lui am avut vestea tristă că, se înecase în dreptul Iniadei, și în trecere vaporul ungar, „Kelei”, pescuise, colaci de salvare și alte obiecte din inventarul vaporasului, ce puteau.

Atunci m'am hotărât să fac cu barca mea *SOFIA* un voiaj lung, o traversadă mare, fără oprire, să arăt tuturor că numai omul de meserie și cu material bine apropiat poate face ceva deosebit. Într-adevăr, nu era o glumă drumul dela Sulina la Trebizonda ce mă hotărâsem să fac cu o simpă barcă.

Exact la o săptămână dela plecarea din Sulina a vaporasului american, am părăsit portul lăsând pe mal soția plângând și prietenii urându-mi voiaj bun.

Cinci zile și cinci nopți am mers, din care una am bătat pe loc, în mijlocul valurilor de Est, în fața laltei, vântul răzuse.

A șasea zi dimineată am intrat în Trebizonda: parcursesem 570 mile marine. Am telegrafiat alor mei și ne-am odihnit 2 zile.

Am mai vizitat porturile Siurmeneh la 22 mile și Rizeh la 60 mile la est de Trebizonda, considerând abia aici partea întâi a voiajului terminată.

Am început înapoarea cu o cursă de noapte: am plecat de cu seara din Rizeh și dimineata sosiam la Platana la 7 mile la Vest de Trebizonda. Am mai vizitat pe coasta de Nord a Anatoliei porturile, Samsund, Benderaklia și Alapli, odihnindu-ne și înprospătând proviziile. De la Alapli am luat largul trăgând direct pentru Varna, navigând timp de două zile și două nopți. După Varna am mai vizitat Balçicul și Constanța.

Se împlinea tocmai 40 de zile de la plecare când am sosit în Sulina.

În anul următor am fost cu barca „Sofia” la Burgas, și de aci la Constantinopol pentru a lua parte la regatele de acolo.

La Constantinopol era un englez, anume Whitel Reshall, care avea o barcă cu pânze cu care în mod regulat de ani de zile câștiga premiul I-ii la regate, cu el deci trebuia să mă măsoar de data aceasta. Am pregătit barca și la ziua hotărâtă am învins pe englez luându-i circa 100 de metri înainte. Rezultatul a fost că, englezul m-a convins și i-am vândut barca pe suma de 60 de lire sterline. M'am înapoiat la Sulina cu vaporul de pasageri din Constantinople unde fusesem cu barca mea „Sofia”.

M. TH

Activitatea Yacht Clubului Regal Român (1921—1932)

Acest club a luat ființă în 1921 din inițiativa mai multor ofițeri de marină, ca să trezească și în public dragostea de apă și l-a atras pe el în alegerea carierei. Inițiatorul a fost Căpitanul (pe atunci) Bărdescu Ion și apelul lansat de inimoși camarazi nu a rămas fără răspuns.

Cu banii adunați s-a cumpărat un cutter vechi „Isis” și în August 1921 se pun bazele clubului sub președenția A. S. R. Principele Carol, moștenitorul tronului, vice-președini d. Amiral V. Scodren și d. I. Cămărășescu.

În Martie 1924 are loc o adunare generală prezidată de A. S., când Yacht Clubul devine Yacht Club Regal, prin acceptarea M. S. Regelui Ferdinand de a fi președinte de onoare.

Cu toate silințele, activitatea clubului încezește. Totuși în 1926 se cumpără cutterul „Lusia” și 5 sandoururi, — care fiind vechi în 1928 se reformează. În 1928 se cumpără cutterul „Domnița Ileana”, care a costat 200.000 lei.



Yachtul „Isis”

Unul din dezideratele Y. C. R. prevăzut în statut, înființarea unei Ligii Navale pentru propaganda maritimă, a fost împlinit, astfel că Y. C. R.-ul și-a rezervat doar partea pur nautică, lăsând L. N. R. propaganda, lucrând însă mână în mână, chiar în același local donat de Ministerul de Război.

Din 1930 Y. C. R. sprijinit de președintele său A. S. R. Principele Nicolae, reușește a realiza câteva puncte din bogatul său program. A. S. R. Principesa Ileana donează cutterul „Izbinda” de 6 m. lungime și înscrie în parcul de cutere al Clubului un al doilea cutter „Iscoada”.

În același an se repară cutterul „Domnița Ileana” și se face un hangar de adăpost, așa încât membrii au avut la dispoziție trei cutere cu care se eșua zilnic în mare.

În campania 1931—1932 Y. C. R. arborează flamura sa pe al pa-

truca cuter „Vall”, proprietatea A. S. Imp. Arhiducesa Ileana, căpitan de Corpul Grănicerilor cu prilejul căsătoriei A. S. R.

Se obține gratuit un teren în portul Constanța pentru crearea unui cheu, a unei căi și a unui mic bazin.



Cuterul „Vall”

La 25 Iunie 1931 două din unitățile Y. C. R. „Jabonda” și „Domnița Ileana”, surprinse de furtună în larg, au avut pericolul să-și piardă calitățile nautice și să dea încredere multora. Deși vântul sufla cu valuri de la Nord, rupând lanțurile ancorelor distrugătoarelor totuși „Domnița Ileana” cu velatura de furtună, a reușit să se refugieze la Mangalia, iar „Jabonda” să se fie la larg, urcându-se prin valuri până la Constanța.

Acenata este în rezumat activitatea Y. C. R. care îndeamnă pe toți membrii înscriși să se folosească de cuterele ce li se pun la dispoziție. Iar cei cu dare de mână își pot aduce propriile imbarcațiuni, cari vor fi adăpostite în hangarele clubului.

Orice lămuriri se pot căpăta dela d. Lt. Ghezzo Edward, cămerar și comandantul parcului de cutere, fie la sediul Y. C. R., Hotel Carol, fie la biroul „Mărcea”, Constanța.

(După istoricul întocmit de d. Locot. Ghezzo Ed.)

Clubul nautic „Marina”

Clubul sportiv „Marina”, în afară de secțiile de tennis și fotbal înflorează din inițiativa locot. Mocanu, secția de înot. Această secție nautică, este recunoscută oficial de Federația de natație din România.

Clubul a luat parte la concursurile de natație organizate de Soc. Generală a Funcționarilor Comerciali din Constanța, unde echipierii noștri au câștigat toate premii, în medali și diplome. În luna August, anul trecut, echipa noastră, la Maratonul Național dela Brăila, cucerește toate cupele și premiile instituite, reușind a se clasa ca cea mai tare din toate echipele.

Merită a fi menționat, căpitanul echipei, Spănu Teodor, care cucerește în mod categoric cupa de viteză 800 m., cupa pe 21 km Brăila-Galați și face marea distanță de 42 km. Brăila-Reni, clasându-se și aici întâi.

Se disting de asemenea echipierii: Sima G. Valulov Gr., Postolache, Orzavian, Sandu și Taune. Aceștia din urmă reușesc a se plasa în clasament imediat în urma lui Spănu Teodor. E de remarcat că la cursa de 42 km. Brăila-Reni, nu au concurat decât echipierii clubului „Marina”, celelalte cluburi neînscrindându-se.

Față de rezultatele care ne-au adus mari satisfacți, clubul nostru prin antrenament continuu speră, ca și în anul acesta să poată lua parte la toate concursurile la care vom fi provocați, dacă vom avea oarecare sprijin moral și material.

Locot. E. D. GHEZZO

Președintele Clubului Nautic

Sanatoriul maritim Techirghiol (Carmen Sylva) al Soc. C. T. C.

Societatea C. T. C. — pentru combaterea tuberculozei la copii — recunoscută ca persoană morală și juridică, și pusă sub înalta ocrotire a M. S. Regina Maria, a fost întemeiată din inițiativa Doamnei Maria Baș în 1908.

Astăzi aliniată Societății pentru profilaxia tuberculozei, își păstrează totuși org. sa autonomă și patrimoniul particular. Conform statutelor Soc. C. T. C. este condusă de un consiliu de administrație, care deține puterile unei comitete de direcție. În 1930 președinte este prof. dr. I. Cantacuzino, vice-președinte prof. dr. M. Măntălaș, iar cămerar Doamna M. Baș. Adunarea generală a membrilor examinează în fiecare an gestiunea precedentă și aprobă bilanșul.

Sediul societății C. T. C. este la București, strada Buzzești, 100.

Sanatoriul Soc. C. T. C. — Pe terenul de 10 ha. cedat Societății în plină proprietate de Ministerul Domeniilor și situat între Marea și lacul Techirghiol, s-a ridicat acum și cel mai însemnat așezământ al Soc. C. T. C. — sanatoriul său maritim, născut dintr-o idee sanitară pe care căutătorii de astăzi o înfrâng în capătul drumului de fer Constanța-Carmen Sylva. Acolo unde în 1908 farmul mărșos al Măntălaș era acoperit înlăuntrul de erburile stepii dobrogeane, se înalță acum, unele lângă altele, zidiri brănuce de piatră clădirile sanatoriului C. T. C., cărora vegetația bogată dinprejur le dă în timpul verii o înfrățire primitivă, până de neasleptată viață și vigoare.



Veranda de solarizare.

Climatul locației cu ploaie mai mult rare, cu vânturi de obicei destul de potolite, suflând mai des din marea, cu media anuală de 120 zile de soare (599 zile în toată perioada 1926—1930) se potrivește foarte bine pentru cura de aer marin și de soare, atât de indicată în cazurile de tuberculoză chirurgicală.

Clădirea principală, cu două caturi, este sanatoriul propriu-zis, cărui fațadă orientată spre Sud-Est, îl face să fie expus mai mult

soareld și aerul marin. Această clădire se compune dintr-o parte centrală și o aripă, cea de a doua aripă nefiind încă ridicată din apă de fonduri. Așa determinat, sanatoriul are saloane încălzitoare pentru 120 copii, o sufragerie-în care pot avea loc 200 persoane și mai cuprinde laboratorul, farmacia, sala de radiografie, sala de operații și de pansamente, bine înzestrată.

Instalația de băi, — apă comună, apă sărată din lac și băi de nămol, — se găsește într-o anexă legată direct cu clădirea principală.

O galerie de cură, cu 80 paturi și câteva săli anexe indispensabile, cu uși care pot fi închise la nevoie în dreptul fiecărui pat și cu



Bai de mare la plajă.

o terasă pe care pot fi scoase paturile cu imobilizații pentru cei care torn să petreacă aici toată vara, în vecinătatea marelui lac.

Un pavilion cu 14 paturi servă ca pavilion de izolare, pentru fiecare serie de nou sosii, ca și pentru cazurile suspecte sau de boli mai periculoase ivite în sanatoriu.

Sanatoriul este pus sub conducerea unui medic-director ajutat de un medic secundar și de personalul auxiliar — sub-directoară, internă, supraveghetore infirmiere, etc.

Instrucția și educația copiilor în timpul internării lor sunt asigurată mulțumită personalului didactic pe care îl deținea la sanatoriu Ministerul Instrucțiunii.

Un regulament special fixează condițiile de admitere în sanatoriu. Se primesc copii în vârstă de 3—14 ani atinși de tuberculoză congenitară, osteo-articulară, cutanată și peritoneală. Sunt preferate cazurile curabile în timp mai scurt. Cu morbul lui Pott nu sunt primiți mai mult de 10%, iar cu coxalgie (imobilizați) mai mult de 20% din totalul locuitor.

Incendiu la bord!

FOC!

O singură suabă, trei litere, o vocală și totuși... câtă groază însușită atunci când se aud. Câtă jale lăsată în urmă atunci când focul nu a putut fi găsit.

Dar dacă la uscat avere și viață mai pot fi salvate pe uși, ferestre, scări, își închipue oricine ce trebuie să se petreacă pe un vapor, unde scăparea de părjol înseamnă moartea prin înec ori între lăclăie rechiniilor, iar încercarea de stingerea focului cu apă înseamnă scufundarea vaporului!

Ultima dramă maritimă, arderea completă a marelui și nouului vapor francez *Georges-Philppar*, vestită prin radio și cunoscută din ziare, pune din nou pe tapet problema siguranței pe apă.

George *Philppar* era unul din cele mai moderne vase din lume. Construit în șantierul Loire din Saint Nazaire, — acolo unde au fost durate pasagerile noastre „*România*”, „*Dacia*” și „*Împărătu*

Traian”, avea un *deplasament*, — greutatea lui când era încărcat egală cu aceea a apei deslocuite, — de 21.000 tone. putea încărcă 7.000 de tone și avea o lungime de 173 m. Era un vapor mixt, pentru pasageri și mărfuri, putând lua la bord 419 călători în cabine, 800 între punți. Echipajul era de 257 oameni, iar vasul era asigurat pentru 115 milioane.

Două motoare Diesel-Sulzer de câte 5.600 cai învârtteau elicele de 120 ori pe minut, dând vasului o înălțare de 17 noduri, — adică 17 mile pe oră, mila având 1852 metri.

Având motoare, era lipsit de fum și deci de murdărie, pentru aceasta tot vaporul era vopsit în alb. Pentru estetică avea coșuri, ele însă erau dreptunghiulare, nu rotunde.

CUM S-A PRODUS DEZASTRUL

Surprinzător în această nenorocire a fost repede remediat. La 2 h. 10 m. comandantul a prevenit de ocler de cart că în cabina unui pasager de pe puntea D — vasul e despărțit în sens orizontal de mai multe punți, poduri, ca pînsoniere etajelor — s-a declanșat incendiu. Puntea aceasta era tocmai în mijlocul vasului, deasupra căreia erau așezate părțile vitale ale lui: cabina cârmaciului, cea de T. P. S., bateria instalației pentru combaterea incendiilor cu acid carbonic, motoarele de ajutor.

Imediat sub ea venea puntea C, care se pre-ungea spre prova și pupa cu plăci, adică punți libere pe care se plimbă pasagerii în aer liber.

Când comandantul ajunsese în coridoarele punții D, focul era generalizat, flăcările și fumul cuprinseser de toate părțile suprastructurii. Nu a mai fost timp decât să se dea alarma, pasagerii să se imbarce în bărcile de salvare. Telegrafistul abia a putut da câteva semnale de S. O. S., în mijlocul flăcărilor, de care a scăpat cu greutate și plin de arsuri. Între timp secundul stopase, — oprise, — vasul și-l întoarse cu pupa spre vânt, ca să mai domolească rugul. Urmasii lumina în mijlocul nopții a atras câteva vase, cel dintâi fiind un vas petrolier rus, care a salvat câteva sute de pasageri. Vre-a 50 însă nu au putut eși din cabine, unde au fost înăbușiți și carbonizați, — iar vasul, complet distrus, se pare că s-a scufundat.

CUM IA NAȘTERE UN FOC LA BORD

S-a părca că un incendiu pe un vas de fier și oțel în mijlocul apei e ceva paradoxal. Și totuși din 199 vase pierdute în 1931



Marele pachetol „Philippa” în flăcări.

75 au naufragiat la coastă, 71 în plină mare, 16 s-au scufundat prin abordaj. — ciocnire cu alt vas, — 13 au fost abandonate, 12 incendiate și 12 dispărute. În 1930 din 206 pierderi, 11 au fost datorite focului. În statisticile de mai sus sunt trecute numai vasele distruse, nu toate cazurile de incendii cu avarii mai mici sau mai puțin grave.

Dacă se cercetează cele 12 incendii distrugătoare din 1931, în primul, focul a fost la marfă, în altele la combustibil, altul la mașină și în 9 cazurile nu s-au putut afla.

Ceva curioz și observat personal. Pe vasele tanc, care transportă petrol și benzină, incendii sunt mai rare decât pe cele de pasageri. Siguranța e mai mare acolo unde primejdia e mai aproape. Explicația e de ordin psihologic: pe un petrolier teama face pe fiecare prudent, o poliție tacită dela om la om; pe un pasager neglijența e mai mare. În trei ani de comandă de tanc nu am avut decât un început de incendiu la căldări, — pe când numai într-o săptămână am avut trei începuturi de incendiu la pasager: unul prin scurt circuit și două în cabine, de la un chibrit de creșcă aruncat de un fumător pe covor.

CUM SE COMBAT INCENDIILE.

Cele mai numeroase incendii au loc în magazinele de măluri, când sunt încărcate cu materii oxidabile și putând fermenta: bumbac, unt, coprah — un fel de ouți de cocos stărnate, — mai ales când au fost încărcate pe vreme ploioasă și vasul străbate regiuni călduroase. Chiar grânele noastre, dacă nu iau foc, se încălzesc în magazii.

În acest caz, cum de obicei incendiul începe dela fund și cum magazinele sunt colosale de mari, — o magazie de pe *Philippar* avea 2500 m. cubi, — a cerceta prin descărcare focarul înseamnă a duce aer și a periclită întreg vaporul. Procedeu clasic e a închide și mai bine magazia, a mări numărul perlatelor, mușamalelor, — care acoperă bocaportul, — gurile magazilor, — a condamna ventilatoarele, ca locul să se înăbușe dela sine.

Un alt procedeu este a se dăvuli, — a se trimite aburi prin tuburi amenajate dela construcție, ca astfel aerul să fie gonit din magazine.

Pe vasele cu motor, unde nu se poate avea aburi, se trimite anhidridă carbonică sub presiune din chiupuri de oțel. Asemenea instalație era pe *George Philippar*.

Uneori cărbunii se aprind spontan, mai ales cei pârtoși. Păcura și motorina mai greu se poate aprinde dela sine, dar stogerea, atunci când ia foc, — nu se poate face cu apă, ci cu impropiere de spumă cu gaze carbonice, care se folosește azi chiar și de pompierii de la uscat.

PREVENIREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR

Prin convenția internațională dela 31 Mai 1929 din Londra s-au ordonat următoarele măsuri pentru prevenirea incendiilor:

I. *Ronduri* dese efective în tot cuprinsul vasului. Pentru aceasta gardianul sau gardienii poartă un ceasornic înregistrator care sau merge decât o oră și nu odată stat nu se mai poate întoarce. La fiecare oră gardianul e obligat să-l întoarcă, — cîciace nu pot face dacă adorm.

De asemenea în diferite locuri sunt așezate ceasornice control care sau trebuie să întoarcă la intervale scurte, ca mai sus sau dacă merg 24 ore, prin apăsarea unui buton se marchează ora la care gardianul și-a trecut rondul.

II. *Defectoare* automate care să arate în orice moment temperatura în compartimentele ce nu pot fi controlate prin ronduri.

Ele sunt de două feluri: *fumivore* și *electrice*.

La cele dintâi în camera de navigație e o cutiușă de sticlă în care un motoruș electric face vidul. În cutie se termină tuburi care pleacă din fiecare compartiment al vasului. Iodată ce un incendiu a început într-unul din compartimente, fumul apare în cutia de sticlă și ofițerul de cart la măsurile indicate.

În cele electrice, un tablou ca cel de sonerii așezat în camera de navigație aprinde o lampă roșie, sună iodată ce o ridicare prea mare de temperatură s'a produs într-un compartiment. Prin releuri cu electro-magneți se pune în mișcare aparatele de prim ajutor: stingătoare automate, pulverizatoarele, posturile de incendiu, clopotele

de alarmă, etc. Circuitele electrice sunt mai gingașe de cât cele fumivore, dar sunt mai sigure.

III. Două pompe de incendiu, — trei pe vasele mai mari de 300 tone, — care să arunce două vâne de apă puternice și simultane în orice parte a vaporului și în special în cabine.

IV. Gaze stingătoare în apă cantitate în cât să poată umple 3/4 din volumul celei mai mari din cale, — magazii, — cu tubăria necesară.

V. Stingătoare portative, de mână cât mai numeroase.

VI. Măști respiratorii și stingătoare speciale pentru compartimentul mașinilor.

CAUZA INCENDIERII LUI GEORGES PHILIPPAR

Mai întâi era vaporul rămicit înzestrat cu toate aceste aparate. Din păcate nu, convenția nefiind încă ratificată de Franța.

Magazii erau despărțite prin opt porți speciale ce se puteau manevra dela comandă. Între punți erau trei-patru pereți para-foc de tablă de 7 mm, acoperiți cu substanță neaprinzibilă, — amiantă cu fibro-ciment. Un colector de 80 milimetri sub presiune permanentă de 5 atmosfere alimentat de două pompe cu un debit de 150 tone apă fiecare. Calele și întrepunțile erau străbătute de o tubărie cu gaz carbonic, iar la mașini cu spumă. Două stingătoare cu tetraclorură de carbon, 80 stingătoare de mână cu spumă, 80 de încărcături de rezervă, 7 stingătoare pe roate de câte 50 litri spumă și două măști aspiratoare complectau sistemul.

Și cu toate acestea... când flăcările au cuprins cabinele de lux, saloanele, barurile, sălile de mâncare cu lemnăria lor prețioasă, etc... toate mijloacele de stingere au rămas zadarnice.

S'a bănuț chiar din raportul comandantului că o mână criminală a fost la mijloc, locul ar fi jăscit din mai multe părți odată, tocmai în părțile vitale, descărcarea prematură a compresoarelor cu gaz carbonic, etc. Lucru greu de constatat acum când epava s'a scufundat.

D. Colonel Poudroux, comandantul pompierilor din Paris, e însă de părere că focul a izbucnit din cauza unui scurt circuit, așezarea firelor electrice la bord fiind foarte periculoasă. Estetica impune ca toate cablurile să fie ascunse după panouri de lemn lăcuite, așa în cât incendiul poate să stea ascuns multă vreme și când apare e deja pe o mare întindere.

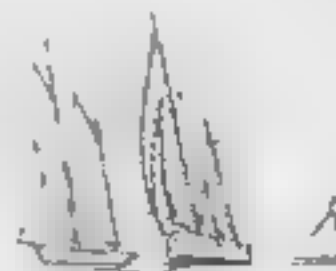
Deși panourile se fac din asbest sau se lăcuiesc cu vopsele ignifuge totuși picturile, care sunt acoperite cu vernici nitrocelulozice, fac ca incendiul să se întindă cu o repeziune de nebănuț.

Nu mai astfel se poate explica un asemenea prăpăd în 15 minute, cu toate că la bord se imbarcase și un ofițer special de siguranță, care nu a putut nici să ajungă la robinetele salvatoare cu apă și cu gaze, iar descărcarea acumulatorilor de gaze pare a fi datorită faptului că erau așezate într-un loc prea călduros, astfel că ele nu funcționat automat, însă nu din cauza căldurii incendiului, ci cu mult înainte, fără să se fi putut observa.

George Philippar nu era însă înzestrat cu aparate de semnalizare la distanță. Clopotele de alarmă de care au vorbit gazetele erau doar contra hoților în caz de pătrundere în compartimentul valorilor. Dacă această precauțiune ar fi fost luată ca pe marile transatlantice franceze, focul ar fi fost denunțat dela început, nu după ce a trecut dela cabina neîncălzită de unde izbucnise, într-una locuită.

Românul zice: *Paza bună trece primejdia rea!*

MOȘ DELAMARF



RECENZII

Glasul apelor

de Ion Periețeanu

Aquarele de Ștubel

gintă carte-album. Imbinare a trei genuri de artă: Poezie, Artă grafică.

Pe un titlu așa de fericit ales d. Periețeanu, un liric amant al apei, prezintă cu linieță o galerie de sonete artistic cizelate. O mîltă împerechere între scris și imagine. Între penă și pensel. Tu, noi nostru pictor marinist Ștubel a reușit să lustruiască în aquarele delicioase a glasului apelor.



Maggiore

*Și-acum plutesc, cu visul împreună,
prin nori de arome tropicale
în amfiteatrul parcurilor tale
a slăvei și-a genurilor cununa*

*Vibrează 'ntreg văzduhul ca o strună,
iar insulele ce-mi răsar în cale. —
vegetați ireale
în sarabanda florilor, nebuna*

*danșează, ca și undele și verșii
cu portice, terase și statui!
Halucinante ore de magie*

*când ambianța toată e-un mister
cu-amurguri și cu nopți de feerie
cu brațe veczi întinse către cer*

Vânt, Valuri, Stuf

Notițele unui pânzar de Ing. Ilescu-Brânceni¹⁾

Patronul yachtului „Pinguin” după ce a dat probe de bun mari nor dovedește și un frumos talent literar, dădînd la lumină poezile jurnalului său de bord, într-o formă vie, clară, luminată de un fin suris român.

Căpî Românii cunosc satisfacțiile sportului nautic și a turismului de apă?

Căpî Românii cunosc frumusețile bălții, viața și pitorescul Deltelor?

O regiune aproape necunoscută de navigatori. Natura stranie, originalitatea și viața primitivă din bălțile Deltelor nu le poți găsi ni-

¹⁾ Cartea frumos ilustrată, și cu o gravură în culori de talentatul pictor marinist Căpitan Ștubel, costă 30 lei. Se trimite prin poștă doritorilor cari expediază prin mandat poștal suma de 35 lei la Liga Navală (Str. A. Briand, fosta Regală No. 16 București)

căeri în Europa. Zile și nopți întregi poți călători alunecând pe luciul gârlilor înguste — poteci de apă moartă tăiate printre zidurile înalte ale pădurilor de stuf

Poteci de apă, umbrite și tăcute, se pierd în luminisul scânteitor al ghiolurilor — bogate poezii de băut. Cum s-au întocmit aceste poetice grădini, așa la întâmplare, fără ca mîna omului să se arunce în jocul capricios al naturii?

Boschete de sălcii bătrâne, scorboroase, cu pietele spălate în limpezimea apei, tufișuri de liane, crini albe de băut pe fragile tije cupe aurii de flori de nufăr semănate printre lîni late cari plutesc pe oginda apei cu niște imense pietre de smarald

Așa de clară-i apa în zilele de vară, că uneori privești în un fel de apăsare în adâncuri — și ogoandă fermecată, la deseale păduri de erburii, fantastic înălțate, ce cresc misterioase pe fundul bălții, fără să poți răzbate vreodată la lumină

Botul ascuțit al bărcii alungă popoarele de pești înspăimântați și ridică din păpurișul tînăr miradrelor de gîze, cari plutesc în nouri argintii scîntînd în lumina soarelui

Elemente, libelule grăpicioase cu trupuri de așel bătute în peruzele, cu așele lor plutesc în viraje ca niște minuscule avioane colorate. Fetușe neamuri de păsări de băut își fac culburi ascunse prin luncile de trestii prin locuri nepătrunse unde clocesc în taină. Lung cînduri de păsări călătoare își fac popasul aci până pornească în călătorii plătitoare spre țările de miază

Și barca, adesea alunecă ușor printre insule plutitoare, pline de verdeață, peintre pămînturi înjelitoare de plaur, formate din rădăcinile plantelor virgine, putrezite, întregite cu vremea cu o pălăie umedă și moale, pe care crește stuful tînăr și feurite apăsătoare erburii de apă

Cu cât te adîncești în labirintul lagunelor spre inima deltei, te simți tot mai înfiorat de tăcerea solemnă a pustulului, tîntă număr de gîptirea misterioasă a trestilor. Te afunzi parcă într-o nădă lume de vise, în tainica împărăție a necunoscutului

Muntele rigid, neschimbat, aceluși, ajunge să te apese. Marea veșnic schimbătoare, oglindind cerul cu alte nuanțe la fiecare ceas, focăntă ochul. Dar numai bălta fermecă simțirea și ajută mintea.

Pelagurile de băut, viața bogată și misterioasă care se zbate în umezeala asta, îți evocă vîrsta primilor epoci. Incerpurile vieții pe pămînt, enigma nepătrunsă a creației



Cînd pentru întâia oară te găsești singur în pustietatea bălții, în mijlocul naturii primitive, în care nici o suflare omenească nu se simte, și se pare că ești într-o lume aparte, rămasă printr-o vrajă în starea zămislirii — un colț de pămînt peste care plutește încă tainicul parfum biblic din vechea povestire a facerii lumii în cele șase zile

INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din Țară

Programul general al Jamboreei dela Sibiu

- 5—10 Iulie. Instaurarea în tabără de la Sibiu.
 10 Iulie. Solemnitatea deschiderii Jamboreei.
 10—20 Iulie. La dispoziția unităților, pregătire pentru concursuri
 etnogene de specialitate, mici excursii.
 20—28 Iulie. Concursuri, excursii organizate de C. M. L. în im
 prejurimile Sibiului.
 29 Iulie. Depunerea legământului, distribuirea premilor.
 30 Iulie. Închiderea Jamboreei. Ridicarea taberei.
 7, 8, 9 Iulie. Congresul comandanților.

Programul concursurilor cercetașilor marinari Iulie 1932 — Sibiu

- Concursurile vor fi organizate pe
 — armamente de lotcă (3 cercetași)
 — armamente de balenă (3 cercet
 echipaje și
 individual.

Concursurile cuprinde

1) Probe la care vor lua parte grupările de mai sus, fără pe
 fiecare cercetaș din grupare va trage la sorț una din următoarele

- a) Salvarea unei persoane dela înec
 - b) Salvarea în general cu colac și centură
 - c) Lansarea bandulei, colacului și sondei
- La fiecare nodurilor
 carea va avea câștigată mai multe puncte, va fi declarată

Alina va avea câștigată mai multe puncte de Comandantul
 sau adus de unitățile ce-l posedă

2) Stațeta în băcă (cu obstacole) 500 metri

Vor lua parte echipajele pe ambarcațiuni tip de 3 cercetași (2 la
 rame și un șef la cârmă). Două ambarcațiuni pentru fiecare echipaj



Comandorul Balon cu cercetași marinari dela Cetatea Alba

Primul echipaj ajuns va fi declarat învingător

3) Concurs de ambarcațiuni fără rame 100 metri

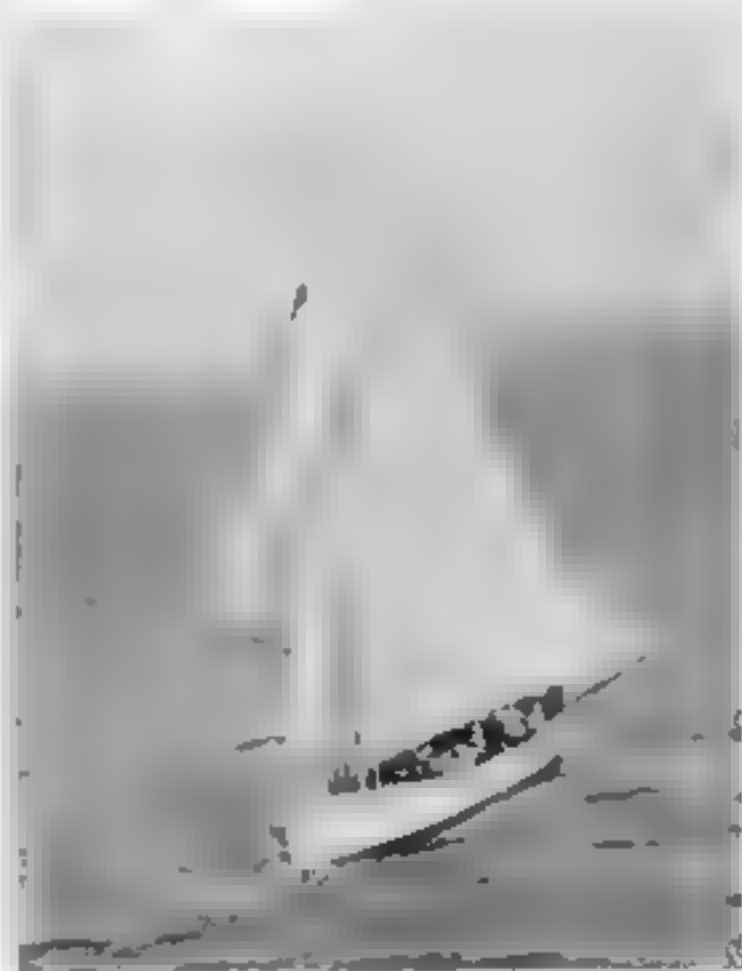
Grupări de 4 cercetași într-o băcă, vor da viteză băcii cu mâi
 nile fără rame și fără cârmă.

4) Concurs de ambarcațiuni uniformizate

Vor lua parte grupări din echipaje. Cu material improvizat s
 căuta a construi o ambarcațiune care să plutească

Cercetași vor trebui să folosească aceste ambarcațiuni improvi
 zate pentru o trecere de apă

5) Inot cu obstacole 200 metri



Un concurs de inot la Cetatea Alba

Vor participa grupări din echipaje la inot liber

Se vor clasa grupările ce ajung complete în ordinea următoare

6) Inot de viteză — 100 de metri — stil liber

Concurs individual

7) Treceri cu frânghie

Două ambarcațiuni cu număr egal de cercetași (3 și 6 cercetași)

pot lua parte mai multe grupări din fiecare echipaj

8) Lupta cu Balonul

Ambarcațiuni de trei cercetași (2 la rame și unul la cârmă) și
 un vânător, ce va trebui să-și aducă un harpon cu frânghie de ce
 puțin 15 metri

Balona (din lemn) va fi remorcată cu viteză. Ambarcațiunile prin
 cârmaci va căuta a o ajunge și vânătorul să înfigă harponul

9) Rațele, concurs individual de inot și agilitate

Cine prinde rața?

10) Parcelul și surprize la scundru

Concurs individual de echilibru în agitate pe o grindă alunecoasă

Cine iese parcelul sau surpriza

11) Lupta cu saci pe scundru

Concurs individual, echilibru și forță

Cine rămâne cârmă fără să cadă în apă, doborând pe adversar
 prin lovituri cu un sac?

12) Stațeta inot, 200 metri

6 cercetași din fiecare echipaj inot liber

13) Concurs de aranjamentul taberei și al vaselor

Cel mai frumos aranjament marinăresc.

mai frumoasă ambarcațiune — trăgând la rame
Concurs de ambarcațiuni cu pavilioanele și Morse
reclama de echipa

Cine transmite și recepționează mai repede și mai precis

Observațiuni generale

Ambarcațiunile vor fi uniforme, puse la dispoziție de Comandant
pe locul din Dumbrava S. M. R.

Toți cercetașii ce iau parte la concursuri, vor trebui să aibă cos-
tumul de baie cât mai uniform posibil

S. M. R. va organiza concursuri de profesie

Liga Națională Română a acordat suma de patru mii lei ca premiu
pentru cercetașii maritimi

O nouă Pilotină

O năvălă ajunge în fața unui port, măsoară viteza, cercetează
cu grijă la răsărit, privește cu ochiul, pipăie, caută intrarea în port

Deodată un punct negru se desprinde de la țărm. O pânză, ca o
măștiță de pasăre, alunecă pe oginda mării sau un gândac înotând
în apă, se mișcă și își ține drum drept spre nava care așteaptă o mână de
pilotină

E pilotina care duce pilotul ce trebuie să conducă nava în port
O mică imbarcațiune care, pentru a-și îndeplini misiunea, trebuie să în-
trunească multe calități nautice căci trebuie să iasă la larg pe mare
oricât de demontată

Portul Constanța nu avea pilotină, se servea de bărci și remor-
chere. După depunerea cererii s-a hotărât în slăbit construcția
unei pilotine

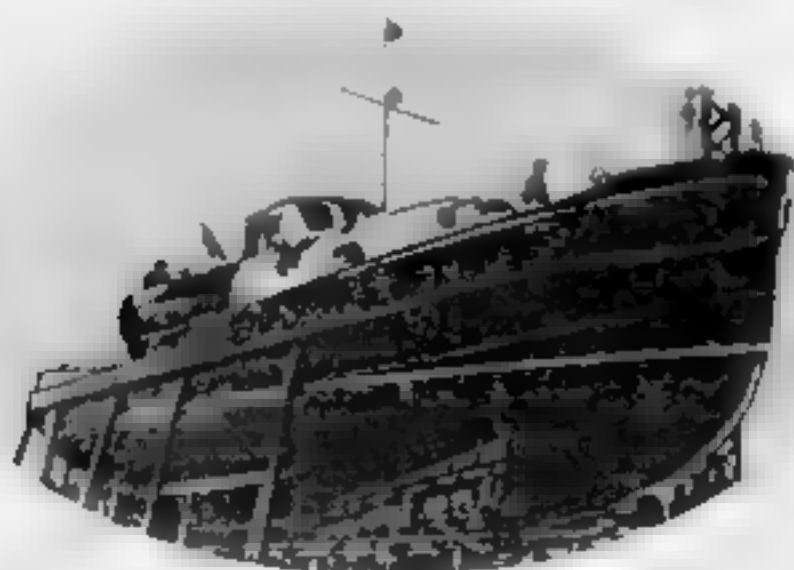
datele ei

Pilotina este construită în șantierul naval din Ancona (Italia) a
societății Cantieri Navali Riuniti din Genova

Corpul ei este complet metalic și are următoarele caracteristici

Lungimea între perpendiculare 18,50 m. Lățimea maximă la
alura coastelor 4,80 m. Înălțimea de construcție la mijloc 2,40 m.
Înălțimea medie a liniei de plutire la încălțare până (tirantul de
apă) 1,78 m., Displacement total 78 tone; Viteză maximă 10 noduri

Pentru propulsie sunt prevăzute două motoare Diesel desvo-
lând o putere de 75 HP. electivi fiecare, la 350 rotații/minut. Mo-
toarele sunt în doi timpi cu patru cilindri, și sunt construite de la
fratele Sulzer Frères din Winterthur (Elveția)



Pilotina portului Constanța în șantier

Este prevăzută cu o șalupă cu motor având corpul cu chesoane
de aer, astfel ca să poată acostă vasele pe furtună mare

La amenajare interioară, pilotina se compune din

1. Camera mașinilor, suficient de spațioasă, așa că în afară de
motoarele principale mai are loc în ea și motorul auxiliar, gene-
ratorul electric, încălzirea caloriferului, etc.

2. Un careu pentru piloți
3. Cabina pentru comandat
4. Cabina pentru mecanicul gel
5. Cabina pentru echipa
6. Magazie de materiale

Pentru a putea fi întrebuințată și la remorcări de vase mici (sa-
lunde, gabare, etc.) a fost prevăzută cu două cârlige de remorcare
Motina a fost construită sub directă supraveghere a Biroului Ve-
rității și a costat suma de lei 5.990.800

La urmează a sosi la Constanța în cursul lunii iunie

Un nou vapor mixt al S. M. R.

Serviciul Maritim Român a cumpărat de la Societatea de Na-
vigatie germana „Hamburg America Linie” un vapor mixt ce
poate transporta 1000 tone de mărfuri



Noul vapor „Ardeal”

Comisunea de recepție a și luat în primire vasul, iar echipajul
român destinat a se imbarca pe el, a plecat din țară în ziua de
1 Iulie a.c.

Acest vapor, care probabil va purta numele „Ardeal” a și fost
naviosit pentru un transport de cărbuni de la Caracul și va merge
pentru acest transport un navlu de 2625 tone. În caz de necesitate
mai poate servi și la transportul de mărfuri și pasageri spre țară

Datele mai principale ale vaporului cumpărat și a cărui foto-
grafie o dăm mai jos sunt

Construit în 1922, lungime 125 m., lățime 16,50 m. Pescaj 7
m. Tonal D. W. 7840 tone Viteză 11,6 mile pe oră

Poate lua la bord 58 pasageri de cl. I-a și II-a. Are o sală de
restaurant și două saioane. Posedă la bord stație de telegrafie fără
fir și aparat de semnalizare acustică sub marină

E prevăzută cu o mașină cu triplă expansiune și o turbină de
joasă presiune pe az., cu o putere totală de 2650 cai. Are 3 cilindri
cu 14 kg. presiune de regim, ce întrebuințează păcură combustibil

Poate imbarca în depozitele sale 1070 tone păcură, ceea ce-i per-
mite o rază de acțiune de 11.000 mile, putând merge continuu 46
zile

Starea de întreținere a vaporului e excelentă, așa cum Societa-
tea „Hamburg America Linie” știe să-l păstreze materialul

Prețul cumpărării este de 15 milioane lei cu ușurință de plată

Întrebuințarea păcurii și o rază de acțiune așa de mare, e un
mare avantaj pentru exploatarea acestui vapor, căci păcura este
un combustibil eficient ce se produce în țară, ușor de manipulat cere
focștii mai puțin și în plus vasul în călătoriile sale nu va avea
nevoie să ia combustibil din străinătate



SECTIA NAVALE A FLOTILII DE MARE A ROMÂNIEI (A. I. 1931)

Tânărul nostru compatriot din V. G. (Costel) Nicolescu, stabilit de mai mulți ani la Paris, a reușit să bată cu vasul său Horsa bord de curse recorduri mondiale de viteză. În 10 Mai 1931, la G. de la Riviera, făcând 92 km. la oră, a învins toate mașinile cu 6 cilindri, compresor, 1000 cm³.

Din programul de activitate a Ligii Navale sec. Constanța

A. Conferințe și comitete de propagandă

În dorința de a dezvoltă cunoștințele maritime și a răspândi toate straturile poporului iubirea de Mare și Marină, Liga Navale secția Constanța, a organizat în lunile Mai și Iunie trei conferințe cu subiecte maritime în sala Cinoului Comunal, urmate de program artistic.

Prima conferință a fost ținută de d-l Contra Amiral I. Bărbănescu tratând despre *Aspecte din călăușul maritim*.

A doua conferință va fi ținută de Lt. Comandor N. Cristescu tratând despre *Marea în literatură*.

A treia conferință va fi ținută de Lt. Comandor Stoianovici Alex. tratând despre *Marea sub aspectul științific*.

Pentru propagandă marinărită pe timpul verii s-au format comitete de acțiune puse sub conducerea unor destoinici și înimoși ofițeri de Marină.

Publicăm mai jos compunerile:

1) *Comitetul pentru conferințe și propagandă prin publicitate și fotografie*

Lt. Comandor Stoianovici Alexandru, Lt. Comandor Cristescu Nicolae, Capitan Petrovici Mișu, Capit. Roșescu Gheorghe, Locotenent Trandafirescu, Locotenent Tăutu Marce, Sublocot. Brătulescu T.

Organe de execuție: Maeștrii Elefteriu C., Rusu C., Dumitrescu M.

2) *Comitetul pentru excursii în largul mării și pe coastă*

Cpt. Comandor Dumitrescu Alexandra, Locotenent Toma Matei, Locotenent Negulescu Zaharia, Locotenent Brăndabur Al.

Organe de execuție: Maeștrii Elefteriu C., Preda Gh., Dumitrescu M.

3) *Comitetul pentru yachting, canotaj, școală de înot*

Cpt. Comandor Georgescu I., Locotenent Bercea Al., Locotenent Ghezzo Eduard, Locotenent Bondarenco Al., Locotenent Tăutu Marce, Sublocot. Ișbănescu Gh.

Organe de execuție: Maeștrii Spănu, Marinescu Gh.

4) *Propagandă marinărită la Techirghiol, Mangalia și Balce*

Lt. Comandor Iacobi Dorin, Comandantul canonierei „Șchiu cu ofițerii dela canonieră.

Pentru a îndruma formarea cercetașilor la viața de mare, Liga Navale, secția Constanța, a comandat la atelierul navelor de gră-

nieri din Brăila o barcă nouă ap „Mircea” cu 10 rame, prevăzută cu velatură completă.

Barca va fi predată echipei de cercetași marinari cu o serie deosebită în ziua de 1 Iunie.

Astfel micii cercetași vor avea prilejul să se antreneze zilnic mare, să lovească mâna pânzei și ramii sau conducerea unuia din maestri timonieri destinați de Divizia de Mare.

Cu barca dela Sulina la Regensburg

Deși ne plângem cu toții că „la noi nu e ca la marea”, în toate vizitele, deci și în cele care privește sporturile de apă, totuși faptele ne dovedesc că suntem greșiți. De mult, de foarte mult, există un yacht Club la Gălb, cu bărci pe Dunăre și Brateș, există un yacht Club la Constanța, la Giurgiu și acum în urmă la Snagov. Cercetași marinari de asemenea au fost de mult la Arad, apoi la Constanța. Cel care cu adevărat a lipsit la noi au fost organizațiile, coordonarea și stimularea încercărilor particulare, ca astăzi ele să se generalizeze.

Un exemplu recent e apariția pe neașteptată apă a Dâmboviței bucurărilor a unei lotii elegante, construită în țară, la Tartuceni și venită din Giurgiu pe apă, — pe Dunăre până la Oltenița, pe Argeș până la Budești și pe Dâmbovița până la... podul Senatului.

Capitanii și marinarii în același timp sunt doi tineri (Gheorghe Brătulescu, 24 ani și Ion Constantinescu de 21 ani. Ca armament două pistole de vâie (lopeți) și o pânză.

Drumul a fost cu peripeții, din cauza apelor mici. Au mers pentru o zi la marea mare, de la București spre mare, la Sulina și de aici în susul Dunării până la Brătășu. Iar reușita începutului e o garanție că tinerii pe care bărbatul și femeia și-au antrenat în viața care nu se poate fără sport.

Norocul să-l însoțim.

În ultimul moment au fost însoțiți de o bărcuță de la Nehorăști, ca navigând pe apele Buzăului, Siretului, Dunării și Mării să ajungă până la Balce.

Am primit dela Inspectoratul Navigației și Porturilor noui volum *Lista de navele comerciale cu pavilion român*.

Această importantă lucrare statistică, pe care o vom publica în curând, conține din ce în ce mai bine.

Este prima dată când apare imprimată în două limbi. Pentru aceasta s-a votat de depun Capitanii de porturi și Inspectoratul condus de d-l Comandor Mehus, ne aratăm toată admirația.

Piața

În toate porturile o acalmie îngrijitoare. Măsurile restrictive se înmulțesc în toate statele consumatoare. La noi, măsura luată cu oprirea deciziei ajunge să distrugă clasa micilor exportatori. Două, trei mari case exportatoare vor monopoliza exportul impunând prețuri.

Porumbul, pe care se conta la export, nu se arată decât în mici cantități. Toată lumea cunoscătoare se întreabă unde-i porumbul produs anul trecut care trebuie să fie la aproximativ 2 milioane tone. De ce producătorii nu-l vând ca să fie adus în porturi?

E o chestiune de mare importanță. Ori cultivatorii, din cauza prețului derizoriu, îl transformă pentru hrana vitei, ori din cauza conversiunii, neluând forșat să scoată bani pentru plata datoriei nu vând și păstrează porumbul așteptând viitorul necunoscut.

Grâul exportat în campania de lucru 1931-32, încurajat de prima de export, s-a urcat la 108 mii vagoane, rămânând pentru consumul intern 260 mii vagoane.

Condițiile meteorologice au fost excelente pentru producție. Nu

știm dacă și condițiile de export vor fi tot așa. Argentina, Canada, Statele-Unite vor inunda Europa cu grâne. Mai toate statele vor pune restricții. Franța, grație prevederii convenției preferențiale care urmează să intre în vigoare la toamnă, ne-a asigurat de un export de circa 2 mil vagoane.

Lemnul, după statistică făcută, până în 1929 debita circa 6 milioane m. c. rășinoase, cu un produs de circa 3 milioane cherestez. Din aceasta se exporta în medie 2 milioane m. c. adică circa 60 la sută, iar restul se întrebuința în consumul intern.

Dela 1930 echilibrul e rupt. Exportul și consumația internă scade. Stocurile de cheresteză dela fabrici sau proporți mari. Prețurile au scăzut cu circa 30 la sută. Sarcinile și tarifele cresc meru.

Se impun măsuri urgente pentru a nu se năruș și această industrie.

Petrolul are o conferință la Paris, pentru a examina problema ne-nesolvată de producție și piașament.

Va reveni probabil chestia limitării extracției de petrol, precum și aceea a unei zone, în limita căreia fiecare țară producătoare să-și deslășă disponibilitățile.

Se așteaptă părerea delegațiilor ruse, în privința restrângerii producției, întru cât această părere poate fi hotărâtoare pentru succesul conferinței.

Nimic o înțelegere internațională poate face ca producția petrolului să iasă din impasul în care se găsește.

Navlurile maritime slabe 9—9/6 pentru Anvers sau Rotterdam 10—10/6 pentru Hamburg, 12/6 pentru Bordeaux, 10 Marsilia, 9 Adriatică, Grecia.

Navlul fluvial de asemenea extrem de scăzut. Un șlep se închiria în Brăila cu 500 lei pe zi, pe când anul trecut se închiria cu 1000 lei.

Dacă pe Dunăre șlepurile zac goale, pe Prut lipsesc șlepurile mici, singurele care pot fi acolo întrebuințate.

Condiționarea cerealelor depozitate în șlepurile este absolut necesară. Din cauza terrei prelungești din acest an porumbul a început să fermenteze. Trebuie vânturat și uscat. Dar când timpul rău continuă? Docurile din Constanța posedă o instalație tehnică modernă pentru uscat porumbul.

Se impune și în Brăila întreprinderea unui mare spital de por.

Poșta

Toți Comandanții de vase maritime și fluviale sunt rugați a ne trimite fotografii de vase și grupuri de echipaj, precum și câteva date asupra vaselor ce comandă. Doriți să le reproducem gratuit în revistă.

Rugăm pe Președintele secțiilor Ligii Navale să facă fotografii grupuri cu membrii Ligii și să ni le trimită pentru a fi reproduse în revistă.

D-lui C-dor Roman. — Lucrarea este bine documentată dar în proporții prea mari pentru cadrul revistei noastre. Totuși vom căuta să o punem într-un număr viitor.

D-lui Inginer Inspector General Demetriad. — Vă mulțumim pentru documentata d-voastră lucrare asupra portului Brăila.

Se va pune în numărul viitor.

D-lui Inginer Inspector General Cotoș. — Vă mulțumim pentru interesanta d-voastră lucrare asupra portului Constanța. O parte s-a pus în numărul trecut și din *Darea de seamă* vom reproduce părți statistice în numerele viitoare.

Vom rămâne recunoscători dacă ne-ajți cu oarecare lămuriri asupra noilor lucrări ale portului trimițându-ne și fotografiile respective.

D-lui Căp. Zagovianski. — Sulina. Scrierea d-voastră va începe în numărul viitor.

D-lui căp. Sandovici. — Articolul d-voastră de interes pur militar. Dacă nu va apărea în revista noastră își va găsi locul cunoscut în *Revista Marinei*.

D-lui V. Păun căp. Maritim. — Articolul este interesant dar am dori să fie mai pe larg. Il vom pune într-un număr viitor.

D-lui Em. Rappard. — Proza d-voastră atârță curiozitate, dar în urmă este prea confuză. Trebuie schimbat și clarificat slăbiciul.

D N Matiescu, Institut. Brăila. — Navele dvs., e foarte interesantă, dar nu e în cadrul revistei noastre, ne având legătură cu apa. Dacă admiteți, am putea-o trece spre publicare la „*Universul Copilor*”.

O revistă americană adresează abonaților următoarea invitație: „Iubite abonate, își mai aduceți aminte de vremea când își făceați în bălăstă un nod, ca să-ți aminteați vreun lucru ce ținea să nu uitați? Acuma te-ai lăsat să se vede de obiceiul asta și ai început să uitați unele minucii. Ar fi bine să-ți faciăi acuma nod în bălăstă, ca să nu pierzi din vedere nici alăturata socotelă. Sperăm că scrierea noastră îți face plăcere și că vom primi cu întoarcerea poștei răspunsul dumitale”.

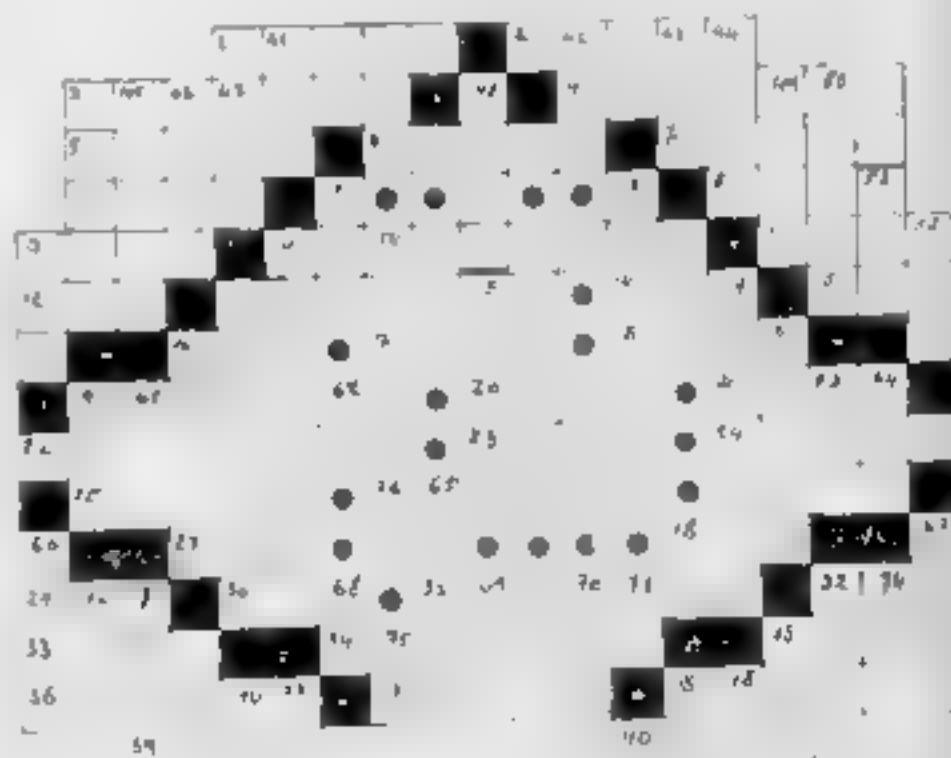
CONCURSUL DE JOCURI No. 2

Problema I

Cuvinte încrucișate

YACHTING

de Sublt. BONDARENCO



ORIZONTAL 1) Un yacht mic cu vele triunghiulare. 2) Barcă pescărească. 3) Barcă cu o singură velă aurică (sport). 4) Fereastră la vapor. 5) Plămădeală. 6) Tipul vellelor de curse prototipul velaturei de balenieră. 7) Oraș în Spania renumit pentru vinuri. 8) Anagrama cuvântului Nisă. 9) Exal. 10) Persoana care se ocupă cu yachting. 11) Edeș. 12) Garanție. 13) Capul cel mai de Sud al Pelenonului. 14) Crustaceu. 15) La jocul de cărți. 16) Traistă mai mare. 17) Poziția velelor față de vânt când acesta nu mai are influență. 18) Patria lui Anacreon (poet). 19) Județ în Ardeal. 20) Marea care scaldă Archipelagul Grecesc. 21) Port din reglu-

1432 ALA

VI LINHA C.A. A. BRASILIA

CĂLĂRĂȘI

VIII LINIA TORTUCAIA-OLTENITA

X. LINIA CALAFAT — VI DIN

BAGAJE SI MARFUR

**Instrucțiuni pt călătoriile combinate cu reducerile
de 50 % la trenurile C. F. R. și vapoarele N. F. R.**

2) Livretul este personal și nu poate fi cedat. El trebuie să fie luat de posesor înainte de începerea călătoriei.

8) Livretul trebuie prezentat la cererea organelor de control şi
care sunt în drept a cere posesorii, reproducerea sau

Dați în tabelul de mai jos indicații asupra conținutului în celulele conținând pe C, P, R și N P, R pentru principala de capital de a țară în Brăila, Galați și T. Severin.

13) **Restaurante** Se găsesc în toate vapoarele. Masa se servește în comun sau à la carte, după prețurile afișate la vapor și contrasinate de căpitanul vasului. Prețurile în general pentru masă normală fără vin și calea variază între 50—100 lei. 1/4 vin 5 x lei, bere sticla 18-20 lei, cafeaua, ceaiul 5-8 lei.

LINIA N. F. R. TURNUL SEVERIN—BAZIAȘ

Turisții!

Stații „Fiordurile Românești” dela Dunăre

cel mai splendid voiaj de plăcere unde călătorii pot admira pe lângă pitorești pozițiuni ale cataractelor Dunării, cu abrupte pânzi stâncoase de o frumusețe sălbatecă, și lucrările canalului navigabil al porților de fier

— Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj:

1. T. Severin cu ruinele podului lui Traian și castelul roman ruinos, defileul și canalul navigabil al Porților de Fier

2. Insula Adakaleh cu vechiul său aspect oriental, cu grâu, cârmă și manufactura de tutun și piguri de specialitate

3. Orașul Orșova de unde se poate vizita cu trenul (19 km.) automobilul (21 km.) reputatele Băi Herculane și splendida vale a Arcei

4. Defileul Cataractelor și al „Cănelor” cu aspectul marelui schiar în cursul voiajului, rivalizând cu frumusețea sălbatecă a fiordurilor norvegiene

Itinerarul vaporului N. F. R. Rapid „Brâncoveanu”

Pe linia T-SEVERIN—BAZIAȘ și legăturile cu liniile N. F. R. și C. F. R.

Zile		Zile		Zile		Zile		Zile	
Marti	13	20 ⁰⁰	Don. 214	T. Sever.	—	pl. 1244	2240	1940	lin. Jai
Marti	14	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	3436	non. —	1550	—	lin. Jai
Marti	15	13 ⁰⁰	pl. —	Cluj	772	non. 740	1350	—	lin. Jai
Marti	16	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	17	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	18	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	19	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	20	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	21	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	22	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	23	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	24	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	25	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	26	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	27	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	28	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	29	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	30	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	31	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai

LINIA N. F. R. BRĂILA-GALA TI-VĂLCOV SI SULINA

Turisții!

Vizitați Bălțile „Deltai-Dunărei”

Cele mai interesante voiaj de plăcere și studiu unde călătorii pot admira pe lângă liniștile ape ale brațelor Dunărei și lacurile din deltă cu intensele lor bogății în pește, marile lucrări ale canalului maritim al Dunărei la Mureș, etc.

Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj:

1. Brăila oraș și port, docurile, stațiunea balneară Lacul Sărat la 2 oră cu tramvaiul, apoi Canalul Filipoid la 1/2 oră cu șalupe, prin intermediul agenției N. F. R. și orașul Măcin cu gâmba veche (vaporul N. F. R. face 4 curse pe zi)

2. Galați oraș și port, cu splendida sa grădină publică

3. Isaccea și împrejurimile. Mănăstirea Cocos (Călugări) Căile Dore (Măcin) vâle renumite Sarica și pădurile incântătoare Nicu-lețel (curse autobuze 20 kilometri în legătură cu sosirea și plecarea pe rețele N. F. R.)

4. Tulcea și Iamălal cu ruinele cetății

5. Nouă și Veche cu ruinele cetății și bisericile din Ștefan cel Mare

6. Vălcovul port pescăresc cu canale de apă și chircanale, unde se prepară peștele și țerele negre de morun, satul Periprava (6 km.) cu pădurea Letea (la 3 km.), mănăstirea Petru și Pavel (4 km.) și stația balneară Gălbieni (7 km.) Drumul se poate face cu șalupe motor

ITINERARIUL VAPOARELOR N. F. R. RAPIDE

Principalele Nicolae, Domnul Tudor, Vasile Lupu și Călugări

Linia Brăila (Galați) Vălcov și Sulina
și legăturile cu C. F. R. și N. F. R.

Zile		Zile		Zile		Zile		Zile	
Marti	13	20 ⁰⁰	Don. 214	T. Sever.	—	pl. 1244	2240	1940	lin. Jai
Marti	14	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	3436	non. —	1550	—	lin. Jai
Marti	15	13 ⁰⁰	pl. —	Cluj	772	non. 740	1350	—	lin. Jai
Marti	16	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	17	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	18	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	19	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	20	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	21	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	22	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	23	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	24	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	25	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	26	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	27	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	28	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	29	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	30	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai
Marti	31	10 ⁰⁰	pl. —	Cluj	906	non. 790	1310	—	lin. Jai

Trenuri C. F. R. : R = rapid, A = ...
* Călătorii sosesc seara cu trenurile C.F. ...
se pot imbarca pe vapor la Brăila (la ...
Pot ocupa și cabine confortabile sau paturi ...
după tarife la cunoștința disponibilității

NAVIGATIUNEA FLUVIALĂ ROMÂNĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela 22 Maiu 1932 până la alte dispozițiuni

Orariul de vară al Europei Orientale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

În toate zilele

Brăila	plecare	7 ³⁰	Vâlcov	plecare	4 ³⁰
	(sosire)	8 ³⁰	Chișinău	"	5 ³⁰
Galati	(plecare)	9 ¹⁰	Chișinău	"	7 ³⁰
Reni	"	10 ⁴⁰	Căpâlna	"	8 ³⁰
Ismail	"	11 ²⁰	Ismail	"	10 ⁰⁰
Tulcea	(sosire)	11 ⁵⁰	Tulcea	(sosire)	11 ³⁰
	(plecare)	13 ¹⁰		(plecare)	12 ³⁰
Ismail	"	14 ⁴⁰	Ismail	"	14 ³⁰
Căpâlna	"	16 ⁰⁰	Reni	"	16 ⁰⁰
Chișinău	"	17 ²⁵	Galati	(sosire)	17 ²⁵
Chișinău	"	17 ⁴⁰		(plecare)	19 ⁰⁰
Vâlcov	sosire	19 ⁰⁰	Brăila	"	20 ¹⁵

Linia Tulcea-Sulina

În toate zilele

Tulcea	plecare	14 ⁰⁰	Sulina	plecare	6 ³⁰
Sulina	sosire	18 ³⁰	Tulcea	sosire	11 ³⁰

În legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea și Brăila

Linia Galati-Brăila

În toate zilele

Galati	plecare	7 ³⁰	10 ¹⁰	12 ⁴⁰	16 ³⁰	și	19 ⁰⁰
Brăila	"	7 ³⁰	9 ⁰⁰	11 ³⁰	16 ³⁰	"	20 ⁰⁰

Linia Măcin-Brăila

În toate zilele

Măcin	plecare	7 ³⁰	și	15 ³⁰
Brăila	"	10 ⁰⁰	"	17 ⁴⁵

În ziua de 13 și 14 iunie vaporul nu face curse

Linia Brăila-Piatra-Frecăței

În toate zilele

Brăila	plecare	8 ⁰⁰	Piatra-Frecăței	plec.	15 ⁰⁰
Măcin	"	9 ³⁰	Piceneaga	"	15 ³⁰
Caracul	"	10 ³⁰	Turcoaia	"	16 ⁰⁰
Igida	"	11 ⁰⁰	O. Armanului	"	17 ⁰⁰
O. Armanului	"	11 ³⁰	Igida	"	17 ³⁰
Turcoaia	"	12 ⁰⁰	Caracul	"	17 ³⁰
Piceneaga	"	13 ³⁰	Măcin	"	18 ³⁰
Piatra-Frecăței	sos.	14 ³⁰	Brăila	"	sosire 19 ³⁰

În ziua de 20 ale plecării luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călărași

În toate zilele

Ostrov	plecare	6 ⁰⁰	Silistra	plecare	13 ³⁰
	(sosire)	6 ³⁰		(sosire)	14 ³⁰
Silistra	(plecare)	7 ⁰⁰	Călărași	(plecare)	14 ³⁰
	(sosire)	7 ³⁰		(sosire)	15 ³⁰
Călărași	(plecare)	8 ⁰⁰	Silistra	(plecare)	15 ³⁰
	(sosire)	9 ⁰⁰		(sosire)	16 ³⁰
Silistra	(plecare)	10 ⁰⁰	Călărași	(plecare)	19 ⁰⁰
	(sosire)	11 ⁰⁰		(sosire)	20 ⁰⁰
Călărași	(plecare)	11 ³⁰	Silistra	(plecare)	20 ³⁰
	(sosire)	12 ³⁰	Ostrov	sosire	21 ⁰⁰

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Călărași

Linia Ottenița-Turtucala

În toate zilele

Turtucala	plecare	5 ³⁰	Ottenița	plecare	15 ⁴⁵
	(sosire)	6 ³⁰		(sosire)	16 ³⁰
Ottenița	(plecare)	7 ⁰⁰	Turtucala	(plecare)	17 ⁰⁰
	(sosire)	6 ³⁰		(sosire)	17 ³⁰
Turtucala	(plecare)	8 ³⁰		(sosire)	17 ³⁰
	(sosire)	8 ³⁰	Ottenița	(plecare)	20 ⁰⁰
Ottenița	(plecare)	9 ³⁰		(sosire)	21 ⁰⁰
	(sosire)	9 ³⁰	Turtucala	sosire	21 ⁰⁰
Turtucala	(plecare)	12 ³⁰			
Ottenița	sosire	12 ³⁰			

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Ottenița

Linia Galati-Silistra

Marti

Joi

Galati	plecare	6 ³⁰	Silistra	plecare	6 ³⁰
	(sosire)	7 ³⁰		(sosire)	8 ³⁰
Brăila	(plecare)	8 ⁰⁰	Rasova	"	10 ³⁰
O. Gârlojel	"	11 ⁴⁵	Cernavoda	(sosire)	10 ³⁰
O. Ialomitel	"	13 ³⁰		(plecare)	10 ³⁰
Hârșova	"	14 ³⁰	Topalu	"	11 ⁴⁵
Topalu	"	16 ⁰⁰	Hârșova	"	13 ¹⁰
Cernavoda	(sosire)	17 ⁴⁰	O. Ialomitel	"	13 ³⁰
	(plecare)	17 ⁴⁵	O. Gârlojel	"	14 ³⁰
Rasova	"	18 ⁴⁵	Brăila	(sosire)	17 ⁰⁰
Oltina	"	20 ⁴⁵		(plecare)	17 ⁴⁵
Silistra	sosire	23 ³⁰	Galati	sosire	18 ³⁰

Linia Galati-Turnu-Severin

Duminică și Joi

Luni și Joi

Galati	plecare	6 ⁰⁰	T. Severin	plecare	14 ⁰⁰
	(sosire)	7 ³⁰		(sosire)	16 ⁰⁰
Brăila	(plecare)	8 ⁰⁰	Crivina	"	18 ⁰⁰
O. Gârlojel	"	11 ⁴⁵	Orla	"	18 ⁴⁵
O. Ialomitel	"	13 ³⁰	Celate	"	19 ⁴⁵
Hârșova	"	14 ³⁰	Celate	(sosire)	20 ³⁰
Topalu	"	16 ⁰⁰	Celate	(plecare)	20 ⁴⁵
Cernavoda	(sos.)	17 ⁴⁰	L. Palanca	și	22 ¹⁰
	(plec.)	17 ⁴⁵	Bechet	plecare	20 ⁰⁰
Rasova	"	18 ⁴⁵			
Oltina	"	20 ⁴⁵			
Silistra	(sosire)	23 ³⁰			
	(plecare)	0 ³⁰			

În toate zilele

În toate zilele

Marti și Samb.

Marti și Samb.

Oltenița	(sosire)	4 ³⁰	Zimnicea	sosire	9 ¹⁵
	(plecare)	4 ⁴⁵		(plecare)	9 ²⁰
Turtucala	"	5 ³⁰	Sascluc	și	11 ⁰⁰
Olurgiu	(sosire)	9 ³⁰		(sosire)	12 ⁰⁰
	(plecare)	11 ¹⁵	Olurgiu	(plecare)	13 ³⁰
Ruscluc	și	11 ⁴⁵	Turtucala	"	15 ³⁰
Zimnicea	(sosire)	16 ⁰⁰		(sosire)	16 ¹⁰
	(plecare)	16 ⁴⁵	Oltenița	(plecare)	16 ⁴⁵
T. Măgurele	sos.	19 ⁴⁵	Silistra	"	19 ¹⁰
	(plec.)	20 ⁰⁰		(sosire)	21 ¹⁰
Corabia	sosire	22 ⁴⁵	Oltina	"	22 ¹⁰
	plecare	23 ¹⁵	Rasova	"	22 ¹⁰
Bechet	plecare	23 ⁴⁵	Cernavoda	(sos.)	22 ³⁰
L. Palanca	și	24 ¹⁵		(plec.)	22 ⁴⁰
Celate	sosire	11 ³⁰	Topalu	"	0 ⁴⁰
	plecare	12 ⁰⁰			
Celate	"	13 ¹⁰			
Orla	"	15 ³⁰			
Crivina	"	18 ⁴⁵			
T. Severin	sosire	24 ⁴⁵			

În legătură cu vapoarele de la T. Severin spre Buzău

Linia Turnu-Severin-Bazias

Marti și Duminică

Luni și Joi

T. Severin	plecare	9 ⁰⁰	Bazias	plecare	4 ³⁰
Adakseh	"	8 ⁴⁵		(sosire)	5 ⁴⁵
Orșova	"	9 ³⁰	Moldova	"	7 ²⁵
Svinia	"	12 ¹⁰	Dreacova	"	8 ²⁵
Dreacova	"	14 ⁰⁰	Orșova	"	10 ³⁰
Moldova	"	17 ³⁰	T. Severin	sosire	11 ³⁰
Bazias	sosire	19 ⁰⁰			

În legătură cu vapoarele de la T. Severin spre Galati

Linia Giurgiu-Ruscluc

În toate zilele

Giurgiu	plecare	5 ³⁰	10 ⁰⁰	16 ⁰⁰	și	21 ⁵⁵
		6 ⁰⁰	12 ¹⁵	19 ⁰⁰	"	22 ¹⁵
Ruscluc	"	5 ⁰⁰	11 ¹⁵	18 ⁰⁰	"	21 ¹⁵

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Giurgiu și Ruscluc

LINIA CĂLAFAT-VIDIN VA FI DESERVITĂ DE O ȘALUPĂ LA CERERE
Evenuale întârzieri sau anulari unor curse nu dau dreptul la despăgubiri



Visitez à Bucarest
La piscine à vagues
artificielles

„LIDO“

En plein air

L'eau à la temp. 24
degrés

Chaque jour thé et diner
dansant

Vizitați în București
Basinul cu valuri

„LIDO“

în plin aer

Apa la 24 grade
temperatură

Zilnic ceai și diner
dansant

Besuchet în Bukarest
Das Wellenbad

„LIDO“

in Freien

Das Wasser bei 24 Grad
Temperatur

Täglich Tee und Diner
mit Tanz

BUCUREȘTI, B-DUL TACHE IONESCU No. 5

Membrii Ligei Navale Române ce au cărțile vizate la sediu
se bucură de o reducere de 40 la sută.

JAZZ „LIDO“

JAZZ „LIDO“

Prima Societate de Navigație pe Dunăre (D. D. S. G.)

Vapoare expres de pasageri

între

GIURGIU - BELGRAD - BUDAPESTA - BRATISLAVA - VIENA

Durata voiajului: dela Giurgiu la Viena: 113 ore

dela Viena la Giurgiu: 68 ore

La stea:

plecarea dela Giurgiu: Miercuri și Sâmbătă,	ora 23,70
„ „ T. Severin: Vineri și Luni,	„ 7,46
„ „ Orșova: „ „	„ 9,50
sosirea la Belgrad: „ „	„ 22,36
plecarea dela Belgrad: Sâmbătă și Marți,	„ 7,30
sosirea la Budapesta: Duminică și Miercuri,	„ 13,45
plecarea dela Budapesta: „ „	„ 18,00
sosirea la Bratislava: Luni și Joi,	„ 9,55
sosirea la Viena: Luni și Joi,	„ 15,45

La vâle:

plecarea de la Viena: Duminică și Miercuri,	ora 8,30
„ „ „ Bratislava: „ „	„ 11,15
sosirea la Budapesta: „ „	„ 20,45
plecarea dela Budapesta: „ „	„ 21,45
sosirea la Belgrad: Luni și Joi	„ 20,25
plecarea dela Belgrad: „ „	„ 22,00
sosirea la Orșova: Marți și Vineri	„ 9,35
sosirea la T. Severin: „ „	„ 10,45
sosirea la Giurgiu: Miercuri și Sâmbătă,	„ 5,45

Linia e deservită de vapoarele de tipul cel mai mare și confortabil: „Helios“, „Jupiter“ și „Saturnus“.

Clasa I-a și II-a

Cabine și paturi. — Restaurant de primul rang.

Nu se efectuează transporturi de la un port românesc la alt port românesc, ci numai serviciul din și spre străinătate.

Pasagerii cu bilete de clasă I-a pot lua cabine, iar cei cu bilete de clasă II-a pot închiria paturi, în cabină comună de doamni, cu câte 2 și 4 paturi, separate pentru doamne și pentru domni.

Pentru călătorii cu vapoarele expres nu e necesară viza consulară pentru țările traversate. Deci aveți nevoie numai de viza pentru Austria, respectiv pentru țara de destinație.

Costul voiajului

calculat de exemplu pentru o călătorie dela Giurgiu la Viena și înapoi: pentru 2 persoane:

1) la clasa I-a:	pană la 15 luni	de la 15 luni
a) Giurgiu-Viena:		
2 bilete de călătorie, a 1350. — lei	2700. —	2700. —
1 cabină pe punte, cu 2 paturi „	1800. —	2180. —
total lei	4500. —	4880. —
b) Viena-Giurgiu:		
2 bilete de călătorie, a 76. — șilingi austr.	152. —	152. —
1 cabină pe punte cu 2 paturi „ „	78. —	91. —
total șilingi austriaci	230. —	243. —

2) la clasa II-a:

a) Giurgiu-Viena:

2 bilete de călătorie, a 950. — lei	1900. —
2 paturi de cl. II-a „ „ „	1124. —
total lei	3024. —

b) Viena-Giurgiu:

2 bilete de călătorie, a 53. — șil. austr.	106. —
2 paturi de cl. II-a „ „ „	28. —
total: șilingi austriaci	134. —

Cabinele și paturile trezesc reținuțe din vreme, depunând acestor și al biletelor de călătorie respective.

COSTUL HRANEI PE BORDUL VAPOARELOR

(plată în șilingi austriaci efectiv pe vapor)

pe zi pentru 1 persoană:	șil.	mon.
a) Table d'hôte, clasa I-a:		
1 dejun (cafea cu lapte, coai sau ciocolată, unt, marmeladă și pâine) „ „	1,20	
1 prânz (supă, hors d'œuvre, friptură cu legume, prăjitură și pâine) „ „	4,00	
1 cină (hors d'œuvre, friptură cu legume, prăjitură sau brânză, pâine) „ „	4,40	
Total „ „	10,00	
b) Menu fix:	la cl. I-a	la cl. II-a
	șil. austr.	șil. austr.
1 dejun (cafea cu lapte, coai sau ciocolată, unt „ „	1,25	1,00
1 menu la prânz (supă, mâncare de carne cu legume sau cariofi, prăjitură) „ „	2,80	2,40
1 menu de seară (mâncare de carne cu legume sau cariofi, prăjitură sau brânză „ „	2,40	2,20
Total „ „	6,25	5,60

Se poate mânca și la cartee!

La prețurile de mai sus, pentru braud, se mai adaugă 10% pentru servicii.

REDUCERI

1) Pentru grupuri de călători la număr de cel puțin 15 persoane la aceeași clasă:

a) se acordă o reducere de 30% din prețul biletelor de călătorie, dacă se face numai un singur voiaj de ducere sau de întoarcere, cu unul din vapoarele noastre;

b) se plătește costul biletelor de călătorie numai pentru călătorii la vale, integral, călătorii la deal fiind gratuite, dacă se face călătoria cu vapoarele noastre atât la deal (ducere), cât și la vale (întoarcere), și pe aceeași distanță (de exemplu: Giurgiu-Viena-Giurgiu, sau T. Severin-Viena-T. Severin).

În ambele cazuri (a și b), cabinetele și paturile angajate eventual, vor fi plătite integral, deoarece din taxele pentru cabine și paturi nu se poate acorda nici o reducere.

2) Din prețurile pentru hrana pe vapor, la „table d'hôte“ (clasa I-a), arătate mai sus, se poate acorda o reducere de 10% pentru grupuri de călători de cel puțin 10 persoane.

DORIȚI AMINTIRI DIN CONSTANȚA ?

**CELE MAI FRUMOASE FOTOGRAFII
SE POT GĂSI LA**

MAGAZINUL „LIMBIDIS“

STRADA CAROL, 33

FOTOGRAFUL LIGEI NAVALE ROMÂNE



Liga Navală Română va scoate în cursul lunii viitoare, un ALBUM AL MARINEI, conținând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Știubei.

Albumul va reprezenta istoricul marinei românești din timpul lui Ștefan cel Mare și până în zilele noastre.

Formatul va fi de carte poștală și se va vinde cu un pret convenabil.

Dăm aici două ilustrații de probă



INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREȘTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 11

Acest număr special costă Lei 35,—